OPŁATĘ POCZTOWĄ UISZCZONO RYCZAŁTEM

BIULETYN

IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

HANDEL i TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

GDYNIA, dnia 15 sierpnia 1939 r.

NR. 23/238 Wychodzi 10, 20 i 30 każdego miesiąca. 20.VIII.1939

LINIE REGULARNE GDYNI

PRZYJAZDY i ODJAZDY STATKÓW

Arrivals and sailings —— Příjezdy a odjezdy parníků —— Schiffsankünfte und Abfahrten
A hajók érkezése és indulása —— Sosirea și Plecarea Vaselor

Nakładem Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni
Redakcja i Administracja: Referat Prasowy ul. 10 Lutego 24 Telefon 39-31, w sprawie treści: telefon 20-34

Zmiany zastrzeżone - Sailings subject to change without notice - Změny vyhrazeny - Änderungen vorbehalten - Voltozások fenntartásával - Modificari rezervate

Porty Přístavy Ports Häfen Kikötök Porturi	Przyjazd Příjezd Arrival Ankunft Érkezés Sosire do Gdyni	Nazwa statku Jméno parníku Name of ship Schiffsname Hajónév Numele vasului	Odjazd Odjezd Sailing Abfahrt Indulás Plecare z Gdyni	Co ile dni Po kolika dnech Frequency in days Häufigkeit in Tagen A járatok sűrűsége napokban Frequenta	Makler okrętowy Sprostředkovatel lodní dopravy Shipbroker Schiffsmakler A hajótársaság képviselője Curtier maritim	Uwagi Poznámka Remarks Bemerkungen Megjegyzések Observatiuni
A) PORTY WÓD EUROPEJSKICH						
Finlandia Helsinki - Kotka	21. 8. 28. 8.	Capella* Śląsk*	23. 8. 30. 8.	7	Żegluga Polska S. A. (Tow. Żeglugi)	Ładunki kolejowe adresować Gdynia-Port, pod statek Żeglugi Polskiej s/s:
Turku, Mäntyluoto, Wasa	28. 8. 11. 9.	Nurgis „	30. 8. 13. 9.	14		
Helsinki, Kotka, Viipuri	—	—	—	30	F. G. Reinhold Ltd.	
Turku	—	—	—	30		
Estonia Tallinn	21. 8. 28. 8.	Capella* Śląsk*	23. 8. 30. 8.	7	Żegluga Polska S. A. (Tow. Żeglugi)	Ładunki kolejowe adresować: Gdynia-Port, pod statek Żeglugi Polskiej s/s:
	— —	Skjöld Seine	21. 8. 27. 8.	14-21	F. G. Reinhold Ltd.	
Łotwa Riga - Liepaja	w porcie	Arethusa	23. 8.	14	Żegluga Polska S. A. (Tow. Żeglugi)	Ładunki kolejowe adresować: Gdynia-Port, pod statek Żeglugi Polskiej s/s:
Riga	21. 8. 28. 8. 4. 9.	Pallas Nixe l. s. Theseus l. s.	21. 8. 28. 8. 4. 9.	7	Aug. Wolff, Sp. z o. o.	Ładunki kolejowe adresować Gdynia-Port, Wolny Obszar Celny, Cukroport V.
	— —	Skjöld Seine	21. 8. 27. 8.	14	F. G. Reinhold Ltd.	
Niemcy (dostęp do Litwy) Memel (Kłajpeda)	w porcie 2. 9.	Arethusa	24. 8. 6. 9.	14	Żegluga Polska S. A. (Tow. Żeglugi)	Ładunki kolejowe adresować: Gdynia-Port, pod statek Żeglugi Polskiej s/s:
	22. 8. 31. 8. 9. 9.	Marieholm	23. 8. 1. 9. 10. 9.	10-14	Bergtrans Sp. z o. o.	
	— —	Skjöld Seine	21. 8. 5. 9.	10-14	F. G. Reinhold Ltd.	
Dania Copenhagen	23. 8. 30. 8. 6. 9.	Sleipner* Sleipner* „	24. 8. 31. 8. 7. 9.	7	F. G. Reinhold Ltd.	Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, wysp Faroer, New-Yorku i portów Morza Śródziemnego. Přímé sazby do provinciálních přístavů dánských, Islandu, ostrovů Farských, New Yorku a do přístavů Středozemního moře. Durchfrachten nach dänischen Provinzhäfen, Island, Faroerinseln, New York, Mittelmeerhäfen.
Aarhus-Odense	21. 8. 4. 9.	Helen „	21. 8. 4. 9.	14	F. G. Reinhold Ltd	Bezpośrednie frachty do zachodnich i północnych portów norweskich.
Szwecja Åhus, Malmö, Halmstad-Göteborg	28. 8. 12. 9.	Iwan	28. 8. 12. 9.	14	Bergtrans Sp. z o. o.	
Göteborg - Malmö	w porcie 3. 9.	Blenda „	23. 8. 6. 9.	14	Polska Agencja Morska	
Göteborg - Hälsingborg - Malmö	21. 8. 28. 8.	Egon* Libau	21. 8 28. 8.	7	Behnke & Sieg Sp. z o. o.	Ładunki kolejowe adresować Gdynia-Port, pod statek:
Stockholm - Norrköping	20. 8. 3. 9.	Rozewie „	26. 8. 6. 9.	14	Polska Agencja Morska	Przyjmuje ładunki również do innych portów wschodniego wybrzeża Szwecji na południe od Stockholmu.
Stockholm - Kalmar	23. 8. 28. 8. 31. 8. 9. 9. 11. 9.	Marieholm* Hundvaag Marieholm* Marieholm* Hundwaag	23. 8. 28. 8. 1. 9. 10. 9. 11. 9	7-10	Bergtrans Sp. z o. o.	
Norwegia Oslo - Moss - Kambo - Drammen	21. 8. 24. 8. 28. 8. 4. 9.	Mailand Balduin Balzac Mailand	21. 8. 24. 8. 28. 8. 4. 9.	7-14	Bergtrans Sp. z o. o.	Towary na konosament przejściowy do wszystkich północno-norweskich portów, Petsamo (Finlandja) Islandji i wysp Färö
Stavanger - Bergen - Aalesund - Trondheim	— 28. 8. 12. 9.	Jaederen Diana Jaederen	21. 8. 4. 9. 18. 9.	7-14	Bergtrans Sp z o. o.	
Niemcy	27. 8.	Baltrover*	31. 8.	14	United Baltic Corporation	
Kiel - Holtenau	22. 8.	Cieszyn*	23. 8.	14	Żegluga Polska S. A. (Tow. Żeglugi)	
Hamburg	26. 8. 29. 8. 2. 9. 5. 9. 12. 9.	Bernhard Olga l. s. E. Russ Hinrich Albert	26. 8. 29. 8. nie ładuje 5. 9. 12. 9.	3-4	Ferdynand Prowe, Sp. z o. o. „ „ „ „ „ „	Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich śródziemnomorskich oraz do portów położonych nad Łabą. Přímé sazby do všech přístavů zámořských, anglických, středozemního moře, a přístavů na Labi. Durchfrachten nach allen transatlantischen, englischen und Mittelmeer-Häfen und Elbenplätzen.
	20. 8. 7. 9.	Oksywie	22. 8. 9. 9.	18	Żegluga Polska S. A. (Tow. Żeglugi)	
Bremen	21. 8. 28. 8. 4. 9.	Pallas Nixe l. s. Theseus l. s.	21. 8. 28. 8. 4. 9.	7	Aug. Wolff, Sp. z o. o.	Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich i śródziemnomorskich.
Holandia Amsterdam	21. 8. 28. 8.	Euterpe Statek	21. 8. 28. 8.	7	F. G. Reinhold Ltd.	Bezpośrednie frachty do wszystkich portów nadreńskich i nad Menem, oraz do wszystkich portów zamorskich. Veškeré přístavy na Rýně a Mohanu, Přímé sazby do všech přístavů zámořských. Sämtliche Rhein- und Mainhäfen, Durchfrachten nach allen überseeischen Häfen.
Rotterdam	22. 8. 29. 8.	Puck Chorzów	23. 8. 30. 8.	7	Żegluga Polska S. A. (Tow. Żeglugi)	Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich. Přímé sazby do všech přístavů zámorských, a přístavů na Rýně. Durchfrachten nach allen transatlantischen Häfen und nach Rheinhäfen.
	20. 8. 3. 9.	Pax l. s. „	20. 8. 3. 9.	14	Aug. Wolff, Sp. z o. o. Ładunki kolejowe adresować: Gdynik-Port, Wolny Obszar Celny, Cukroport V.	
	27. 8. 6. 9.	Elster Zander	27. 8. 6. 9.	14	Ferdynand Prowe Sp. z o. o.	
	20. 8. 5. 9.	Nordland Wiborg II.	21. 8. 7. 9.	15	Polska Agencja Morska	
Belgia Antwerpen/Anvers	22. 8. 29. 8.	Cieszyn* Hel	23. 8. 30. 8.	7	Żegluga Polska S. A. (Tow. Żeglugi)	Ładunki kolejowe adresować: Cdynia-Port, pod statek Żeglugi Polskiej s/s:
	27. 8. 6. 9.	Elster Zander	27. 8. 6. 9.	10-11	Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.	Ładunki kolejowe adresować: Gdynia-Port, Wolny Obszar Celny, Cukroport V.
	ok. 30. 8. ok. 15. 9.	Ellavore Bravore	ok. 1. 9. ok. 18. 9.	14-21	Polska Agencja Morska	
	—	—	—	7-10	Bergtrans Sp. z o. o.	Ładunki kolejowe adresować: Gdynia-Port, pod statek
Gent/Gand	20. 8. 7. 9.	Oksywie	22. 8. 9. 9.	18	Żegluga Polska S. A. (Tow. Żeglugi)	
Wyspy Brytyjskie	20. 8.	Lech*	24. 8.	14	Polsko-Bryt. Tow. Okręt.	
London	27. 8.	Baltrover*	31. 8.	14	United Baltic Corporation	
Hull	20. 8. 27. 8.	Lublin* Lwów*	24. 8. 31. 8.	7	Polsko-Bryt. Tow. Okręt. „ „ „ „	
Manchester - Liverpool	1. 9. 8. 9.	Hindsholm Knud	1. 9. 8. 9.	7	F. G. Reinhold Ltd.	
Leith - Grangemouth	25. 8. 1. 9.	Statek „	25. 8. 1. 9.	7	F. G. Reinhold Ltd.	Bezpośrednie frachty do wszystkich większych portów Szkocji, Anglji Północnej i Irlandji. Přímé sazby do Skotska, Severní Anglie a Irska. Durchfrachten nach Schottland, Nord-England und Irland.

Porty Přístavy Ports Häfen Kikötök Porturi	Przyjazd Příjezd Arrival Ankunft Érkezés Sosire do Gdyni	Nazwa statku Jméno parníku Name of ship Schiffsname Numele vasului Hajónév	Odjazd Odjezd Sailing Abfahrt Indulás Plecare z Gdyni	Co ile dni Po kolika dnech Frequency in days Häufigkeit in Tagen A járatok sűrűsége napokban Frequenta	Makler okrętowy Sprostředkovatel lodní dopravy Shipbroker Schiffsmakler A hajótársaság képviselője Curtier maritim	Uwagi Poznámka Remarks Bemerkungen Megjegyzések Observatiuni
Francja Havre	21. 8. 4. 9.	Warszawa* „	25. 8. 8. 9.	14	Polsko-Bryt. Tow. Okręt. „ „ „	
Dunkerque - Le Havre - La Rochelle - La Pallice - Bordeaux	20. 8. 26. 8.	Skjöld Seine	21. 8. 27. 8.	21	F. G. Reinhold Ltd. „ „ „	
Porty zachodnio-śródziemnomorskie, portugalskie i marokkańskie Marseilles - Genua - Livorno - Neapol - Catania - Messina - Palermo	26. 8. —	Sicilia Genua	— 25. 8.	14	Bergtrans Sp. z o. o.	
Napoli - Livorno - Genova - Catania - Casablanca - Tanger - Centa - Melilla - Oran - Algier - Tunis - Marseille	—	—	—	20-35	F. G. Reinhold Ltd	
Genova, Napoli, Catania, Messina, Palermo, Fiume, Bari	w porcie —	Katowice Kraków	20. 8. ok. 15. 9.	30	Rothert & Kiłaczycki	
Pasajes - Bilbao - Santander - Musel (Gijon), La Coruna - Vigo Oporto - Lissabon - Huelva - Cadiz - Sevilla	2. 9.	Porto	2. 9.	14	Bergtrans Sp. z o. o.	
Porty Sycylii	ok. 4. 9.	Anna	—	14	Polska Agencja Morska	
Agadir - Mogador - Saffi - Mazagan - Casablanca - Fedhala - Rabat - Port Lyautey - Larache - Tanger - Centa - Gibraltar - Villa Sanjurio - Melilla - Nemours	2. 9.	Porto	2. 9.	14	Bergtrans Sp. z o. o.	
Porty wschodnie Śródziemn. Morza Alger, Alexandria, Haifa, Jaffa, Beyrouth, Pireus, Istambuł, Izmir, Bourgas, Malta, oraz do Saloniki	— — 28. 8. 1. 9. 21. 9. 19. 10.	Birkaland* Wisła Vasaland* Aasne Lewant* Lechistan*	27. 8. ok. 27. 8. — 2. 9. ok. 26. 9. 25. 10.	7 (R & K)	Bergtrans Sp. z o. o. dla statków Lewant i Lechistan: Rothert & Kiłaczycki	Bezpośrednie frachty do wszystkich portów Morza Czarnego. Přímé sazby do všech přístavů Černého more. Durchfrachten nach allen schwarzmeerischen Häfen
B) PORTY DALSZE						
Ameryka Północna New-York	— 1. 9. 15. 9. 26. 9.	Batory° Piłsudski° Batory° Piłsudski°	24. 8. 4. 9. 18. 9. 29. 9.	14	Gdynia Ameryka Linie Żegl. S.A. Ładunki kolejowe adresować: Gdynia-Port, pod statek G-Am., m/s:	Uwaga: Odjazdy z Gdyni następują o godz. 20 Na konosamenty bezpośrednie z przeładunkiem w N. Yorku do portów meksykańskich i miejscowości wewnątrz kraju (Meksyk) oraz do portów Ameryki Centralnej, Hawany, Holenderskich Indyj Zachodnich i Małych Antyli przyjmuje towary Polska Agencja Morska.
	w porcie 27. 8. ok. 27. 9.	Vigrid Hedrun Vigilant	23. 8. — ok. 14.10.	20-30	Polska Agencja Morska	
New-York, Philadelphia	— — 26. 8. 1. 9. 9. 9. 16. 9.	Scanstates* Mormachawk* Scanyork* Donald M. Kay* Mormacwren* Scanpenn*	22. 8. 30. 8. 5. 9. 9. 9. 17. 9. 26. 9.	7	American Scantic Line	Przyjmowanie towarów za konosamentami bezpośrednimi z przeładunkiem w New Yorku do portów meksykańskich, Hawany i Indii Zachodnich, Ameryki Centralnej i Południowej oraz portów położonych na wybrzeżu Oceanu Spokojnego Ameryki Północnej, Centralnej i Południowej. Ładunki kolejowe adresować: Gdynia-Port Centralny.
Boston, Portland	—	Mormachawk*	30. 8.	30	American Scantic Line	Ładunki kolejowe adresować: Gdynia-Port Centralny.
Baltimore	—	—	—			
Newport News	—	—	—			
Baltimore, Norfolk, Wilmington	—	—	—			
Baltimore, Wilmington	—	—	—			
Wilmington	—	Scanstates*	22. 8.			
Halifax (Canada)	— — 26. 9.	Piłsudski° Batory° Piłsudski°	12. 9. 18. 9. 29. 9.	14	Gdynia Ameryka Linje Żegl. S.A.	
Porty Gulfu (zat. Meksykańska) New Orleans, Galveston, Houston	w porcie 27. 8. ok. 27. 9.	Vigrid Hedrun Vigilant	23. 8. — ok. 14.10.	20-30	Polska Agencja Morska	Uwaga: Statki ładują również do Nowego Yorku.
	—	—	—	20-30	Polska Agencja Morska	
Savannah, Jacksonville, Havana, Vera Cruz, N. Orleans, Galveston, Houston	2. 9. 8. 9. 12. 9. 30. 9. 31. 9.	Lagaholm Topeka Trafalgar Tatra Braheholm	— — — — —	14-30	Bergtrans Sp. z o. o.	
Wyspy oceanu Atlantyckiego Canary-Islands (Wyspy Kanaryjsk.) Las Palmas, Santa Cruz de Tenerifa, Santa Cruz de La Palma	2. 9.	Porto	2. 9.	14	Bergtrans Sp. z o. o.	
Ameryka Południowa, Wsch. Wybrz. Rio de Janeiro, Santos, Victoria, Montevideo, Buenos Aires	4. 9. — — —	Equator Bore VIII. Equator Anja	— 28. 8. 18. 9. 28. 9.	14	Bergtrans Sp. z o. o.	
	w porcie 16. 9. 15. 9. 7. 10. 9. 10.	Sobieski° Morska Wola Chrobry° Stalowa Wola Sobieski°	22. 8. 26. 9. 23. 9. 17. 10. 17. 10.	15-35	Rothert & Kiłaczycki Dla pasażerów, bagaży i poczty: Gdynia Ameryka Linje Żegl. S.A.	Uwaga: Odjazdy z Gdyni następują o godz. 15. Ładunki kolejowe adresować: Gdynia-Port, pod statek:
	29. 8. — 19. 9.	Colombia Suecia Venezuela	— 10. 9. —	10-30	Ocean. Ag. Okręt. Sp. z o. o. Ładunki kolejowe adresować: Gdynia-Port, Wolny Obszar Celny, pod m/s:	
Pacyficzne Wybrzeże Ameryki Poł. Buenaventura, Guayaquil, Callao, Arica, Antofogasta, Valparaiso	—	—	—	30	Bergtrans Sp. z o. o.	
Morze Czerwone - Zatoka Perska Port Said, Suez, Jeddah, Port Sudan, Hodeidah, Aden, Muscat, Bunder Abbas, Lingah, Bahrein, Bushire, Koweit, Bandar Shahpour, Khoramshahr, Busra	—	Nigaristan	6. 9.	30-60	Bergtrans, Sp, z o. o.	
Daleki Wschód Penang, Port Swettenham, Singapore, HongKong, Shanghai, Kobe, Yokohama (Takao, Hankow, Tsingtau, Tientsin, Dairen)	w porcie — ok. 13. 9.	Diomed Achilles Bellerophon	22. 8. 6. 9. 19. 9.	10-15	Polska Agencja Morska	Adres kolejowy: Gdynia-Port Wolny Obszar Celny. Magazyn Nr 8 Dla drobnicy: Gdynia-Port Dworzec Morski, Nabrzeże Holenderskie.
Afryka Południowa Cape Town. Mossel Bay, Algoa Bay, East London, Durban	26. 8. 25. 9. 9. 10.	Vaalaren Gullmaren Kaaparen	26. 8. 25. 9. 9. 10.	30	Bergtrans Sp. z o. o.	
Indie Brytyjskie Tuticorin, Rangoon, Chittagong, Madras, Tantesanturai	—	— „fels“	1/10. 9.	30-60	Rothert & Kiłaczycki	
Okazyjne statki liniowe **Porty Australii** Adelaide, Melbourne, Sydney, Brisbane	—	Demodocus	31. 8.		Polska Agencja Morska	
Centr. Ameryka i pacyficzne wybrzeże Ameryki Północnej	—	Colombia	29. 8.		Ocean. Ag. Okręt. Sp. z o.o.	

*) Miejsca dla pasażerów — Gelegenheit für Passagiere — Místa pro cestující.
*) Lehetőség utasok részére — Locuri pentru pasageri

°) Pasażerskie statki transatlantyckie, przewożące również towary.
°) Tengerentúli személyszállító hajók, melyek árut is felvesznek — Transatlantice pentru pasageri transportând si marfuri.

Druk. „Grafia" w Gdyni, tel. 10-50

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni — Redaktor naczelny: Leon Godlewski — Redaktor odpowiedz.: Edmund Urbański

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VIII | GDYNIA, 15 sierpnia 1939 r. | NR 15

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju półr. 9 zł, za granicą 15 zł — **Konto P. K. O. Nr 803.168.** — Cennik ogłoszeń na żądanie.

ZADANIA GDYNI JAKO NOWEGO CENTRUM PRZEMYSŁOWEGO

Zagadnienie planowego uprzemysłowienia Gdyni było od szeregu lat przedmiotem dorywczych prac poszczególnych centralnych resortów, organów samorządu gospodarczego i terytorialnego, jak też organizacyj branżowych. Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni postanowiła opracować to zagadnienie systematycznie, dzieląc program prac na dwa etapy: — w pierwszym, dobiegającym obecnie końca, zamierzono ustalić na tle ogólnej struktury gospodarczej kraju, teorii umiejscowienia produkcji oraz przykładów rozwoju przemysłowego obcych portów wytyczne, dla których gałęzi produkcji Gdynia i jej okręg przedstawiają najbardziej atrakcyjne środowisko. W dalszym etapie, w porozumieniu z zainteresowanymi resortami ma się ustalić konkretny program realizacji przedstawionych postulatów.

Za uprzemysłowieniem Gdyni przemawiają następujące *elementy teorii umiejscowienia produkcji:*

a) położenie w stosunku do rynków zbytu. Tu wchodzi w grę przede wszystkim konieczność zgrupowania w porcie przemysłów poddostawczych i usługowych w stosunku do stoczni i przedsiębiorstw połowów dalekomorskich, gdyż jedynie w ten sposób można celowo rozwiązać zagadnienie sprawności i taniości budowy i eksploatacji taboru pływającego. Z drugiej strony port winien posiadać na miejscu pewne działy przemysłu spożywczego nastawionego na potrzeby shipchandlerskie, wreszcie przemysł portowy dzięki bliskości położenia w stosunku do zamorskich rynków zbytu może utrzymać bardziej konkurencyjną pozycję aniżeli zakłady pracujące na zapleczu lądowym. Wymienione zagadnienie łączy się z następnym czynnikiem teorii umiejscowienia, jakim jest transport.

b) Wpływ transportu, jako czynnika umiejscowienia produkcji, nie polega na bezwzględnej różnicy kosztów dowozu surowca z różnych miejscowości do danych ośrodków wytwórczych, ale na różnicy w kosztach transportu surowców i wyrobów gotowych, wynikłych ze zmiany materiałów na skutek procesów produkcyjnych.

W myśl tych założeń port posiada szczególnie dogodne warunki dla osiedlenia się przemysłów, pracujących na surowcach dowiezionych tanią drogą morską, a które dużo tracą na wadze w trakcie procesu produkcyjnego, przez co oszczędza się na transporcie wyrobów do zaplecza. Tu należy wymienić dla przykładu przemysł prania wełny, która traci w trakcie tego procesu 40—50% na wadze. Podobnie tracą na wadze skóry podczas odsalania, tłuszcze przy oczyszczaniu. W grę wchodzi również wzgląd osiągania w trakcie przerobu oszczędności na objętości towaru. Toteż port nadaje się szczególnie dla uruchomienia łamalni złomu; na podobnych przesłankach pracuje w porcie szczecińskim przemysł tłuczenia granitu, a w Hamburgu przemysł rafinacji ropy naftowej.

Omawiany czynnik natury transportowej preferuje port gdyński specjalnie z punktu widzenia zagadnienia zbilansowania frachtów, czyli wykorzystania t. zw. frachtów powrotnych, zarówno morskich, jak kolejowych. Dla przykładu warto wspomnieć, że pomyślne kształtowanie się frachtów powrotnych było

jedną z przyczyn lokalizacji znacznej części przemysłu światowego na Wyspach Brytyjskich. Umiejscowianie w Gdyni przemysłu, nastawionego częściowo na reeksport do krajów bałtyckich, pozwoli na wzmożenie przywozu surowców drogą morską, szczególnie w odniesieniu do pewnych relacyj kierunkowych (np. kauczuk z Dalekiego Wschodu), co wpłynie na poprawę sytuacji frachtowej. Podobnie dowóz wytworów przemysłu gdyńskiego do krajowego zaplecza pozwoli na wykorzystanie powracających wagonów.

c) Również zagadnienie zredukowania kosztów przeładunku wpływa na lokalizację przemysłu w punkcie zetknięcia się różnych dróg i środków transportu w porcie. Często koszty przeładunku przewyższają cenę frachtu kolejowego wraz z morskim. Aby zredukować te koszty, w Szczecinie spotyka się szwedzka ruda ze śląskim węglem, dając zatrudnienie hucie i przemysłom pochodnym, dlatego też potężne zakłady Forda osiadły nad brzegiem Tamizy pod Londynem, co umożliwia bezpośrednie przenoszenie transporterami węgla ze statku do własnej koksowni, a rudy do własnej huty. Również w bezpośrednim sąsiedztwie Łaby pracuje potężny hamburski przemysł rafinacji ropy naftowej.

Wzgląd wykorzystania przeładunkowych czynności portu pozwala na rozwinięcie przemysłu usługowego, związanego z tym przeładunkiem, tj. wytwórni opakowań blaszanych, drewnianych, tekturowych, wełny drzewnej, drukarni etykiet, przędzalni i tkalni juty itp.

d) Stale wzrastająca rola Gdyni, jako centrum handlu międzynarodowego stwarza dla miejscowego producenta łatwość otrzymania pewnych surowców po korzystniejszej cenie, niż w zapleczu lądowym. Oto producent portowy ma sposobność osobistego wybrania i zakupienia ze składów konsygnacyjnych lub w handlu tranzytowym różnorodnych gatunków surowca (np. bawełny, kauczuku, metali półszlachetnych, skór, wełny itp.), dzięki czemu jest w stanie wyprodukować więcej gatunków towaru i o rozleglejszej skali cen. Poza tym, wykorzystywując procesy sortowania, czyszczenia i przepakowywania surowców (np. owoców, kawy zakupionej na pniu, śledzi i ryb morskich), przemysłowiec zakupuje potrzebny surowiec po cenach nieosiągalnych w innych okolicach. Na tych podstawach wytwórnie marmelad i soków w Hamburgu uzyskują za darmo surowiec w wyniku sortowania czarnych jagód, tranzytowanych z Polski do Anglii; przemysł metalurgiczny Hamburga opiera swą atrakcyjność na wykorzystywaniu wysortowanych odpadków metali, które są tranzytowane na rynki bałtyckie.

e) Pomijamy na tym miejscu analizę korzyści, jakie przynosi przemysłowi możliwość pracowania w strefie wolnocłowej, gdyż waga tych przywilejów jest oczywista.

f) Ostatnim elementem teorii produkcji, który należy rozpatrzyć z perspektywy uprzemysłowienia Gdyni jest kwestia robocizny. Porównanie kosztów robocizny w Gdyni i innych ośrodkach wytwórczych w odniesieniu do kilku charakterystycznych gałęzi produkcji wskazuje, że nasz port nie jest w gorszej sytuacji. Należy też podnieść, że do Gdyni napływa raczej element przedsiębiorczy, energiczny i z pewnym przygotowaniem fachowym, dającym możność przystosowania się do potrzeb miejscowej produkcji. Pod tym względem gatunkową podaż siły roboczej w Gdyni można przyrównać do stosunków, panujących na Śląsku.

Rozpatrzywszy w ten sposób elementy teorii umiejscowienia produkcji, przemawiające na korzyść industrializacji Gdyni, należy dla poznania dróg rozwojowych przemysłu portowego przeprowadzić *analizę przemysłów istniejących w najpoważniejszych portach zach.-europejskich i ustalić typowe przemysły portowe.*

W obcych portach przemysł idzie zawsze za rozwiniętym handlem. Zetknięcie się dwóch strumieni wymiany towarowej (np. surowców i środków energetycznych) w danym ośrodku zbiorczo-rozdzielczym, jakim jest port, w szczególności, gdy surowiec pozostaje przez pewien czas na składach, stwarza warunki dla manipulacji towarowej, polegającej na różniczkowaniu towarów i surowców, z czym się wiąże zatrudnienie przemysłów pomocniczych (opakowania). W ten właśnie sposób, ze zwykłej manipulacji towarowej przez obróbkę manufakturową do przemysłowej rozwinął się skomplikowany przemysł przetwórczy portów zachodnio-europejskich. W konsekwencji, taki przemysł przyczynia się dzięki swym potrzebom do ściślejszego związania portu ze światowym obrotem towarowym.

Tak np. przemysł w Lubece opierał się na jej położeniu w stosunku do Bałtyku i Kanału Kilońskiego; to wpłynęło na strukturę obrotów towarowych Lubeki, która przez swój handel dążyła do równoważenia sił i braków produkcyjnych basenu bałtyckiego. Dla tej przyczyny omawiany port rozwinął u siebie przemysł metalowy.

Podobnie w Szczecinie przemysł jest konsekwencją i obrazem obrotów towarowych portu. Tak więc, obok handlu zbożem rozwinął się przemysł młynarski, produkcja buraczana zaplecza dała asumpt do wybudowania cukrowni, pośrednictwo w eksporcie szwedzkiego i fińskiego drewna rzuciło podstawy dla przemysłu drzewnego i papierniczego. Długoletnie pośrednictwo Szczecina w tranzytowej obsłudze szwedzkiej rudy doprowadziło do powstania bogatego przemysłu żelaznego, który z surowca, wyrabianego w miejscowych wielkich piecach produkuje maszyny do pisania i szycia, wozy osobowe i ciężarowe, motocykle

i rowery, a przede wszystkim zaopatruje przemysł budowy statków.

Ogólnie należy stwierdzić, że w portach bałtyckich, gdzie przeważa obrót surowcami europejskimi, rozwinął się przede wszystkim przemysł na nich oparty, więc drzewny, papierniczy, młynarski i metalowy.

Natomiast w portach Morza Północnego przemysł zasadza się na przerobie zamorskich surowców, będących głównym przedmiotem handlowych obrotów tych centrów dyspozycyjnych. Przemysł bremeński, był od początku budowany i poszerzany w oparciu o handel. W szczególności opierał się on na tych surowcach, które były przedmiotem składowania w porcie. Tu należy wymienić pralnie wełny, przędzalnie i tkalnie juty, łuszczarnie ryżu, maszynowe wytwórnie tytoniu, fabrykację mebli trzcinowych, czekolad, kakao, cygar, linoleum, przemysł naftowy i olejów mineralnych, związany z terowym i asfaltowym. Brema, podobnie jak Hamburg i inne porty światowe posiada przemysł stoczniowy, zakłady metalurgiczne oraz fabrykę wagonów.

W Antwerpii pracują 3 światowe koncerny samochodowe, które wybrały omawiany port na swą siedzibę przede wszystkim z uwagi na rozwinięty miejscowy rynek handlu kauczukiem.

Wymienione przykłady dowodzą, że każdy port dąży do specjalizacji. Nasuwa się również dalszy wniosek, że struktury przemysłowej danego portu nie można mierzyć schematem, a że w zdrowych stosunkach opiera się ona na typowych dla danego portu obrotach towarowych i to w odniesieniu do tych surowców, którymi dysponuje miejscowe kupiectwo. Te wytyczne należy przenieść również na nasz grunt wysuwając *tezy dotyczące uprzemysłowienia Gdyni.*

Szczupłość miejsca nie pozwala chociażby na pobieżną analizę struktury przemysłu, obecnie pracującego w Gdyni; przechodząc od razu do omówienia aktualnych zadań polityki uprzemysłowienia Gdyni, należy przede wszystkim sprecyzować rolę, jaka oczekuje nasz port w służbie gospodarczej Rzeczypospolitej na tym odcinku. Otóż Gdynia winna:

a) stworzyć samowystarczalny przemysł budownictwa okrętowego i te dziedziny stoczniowego przemysłu poddostawczego, które ze względów organizacyjnych, transportowych i obronnych winny się mieścić w bezpośrednim sąsiedztwie stoczni,
b) rozbudować działy przemysłu połowów dalekomorskich i rybnego, organicznie związanych z portem,
c) zapewnić samowystarczalność miasta i portu w odniesieniu do jego zasadniczych potrzeb aprowizacyjnych,
d) wykorzystać zbiorczo-rozdzielczy charakter portu drogą rozwinięcia przemysłów usługowych w stosunku do tranzytu, polegających na kupieckiej obróbce oraz przerabianiu tranzytowanych towarów,
e) uzupełnić strukturę krajowego przemysłu eksportowego w tych dziedzinach produkcji, które znajdują dogodny teren do pracy w porcie gdyńskim.

Czołowym zagadnieniem inwestycyjnym w Gdyni jest sprawa rozwoju przemysłu stoczniowego i poddostawczego. Realizowany obecnie program rozbudowy Stoczni Gdyńskiej jest dopiero pierwszym etapem na drodze do wykonania całości zamierzonych prac. Tak więc, stocznia ma w przyszłości posiadać w dziale robót kadłubowych: 4 pochylnie o długości części nadwodnych po 120 m, trasernię szablonów, kadłubownię, spawalnię, rurownię, kuźnię i stolarnię; w dziale robót instalacyjnych: blacharnię i cynkownię, warsztaty instalacyjno-mechaniczne i narzędziarnię, odlewnię i kotlarnię; w dziale robót remontowych: malarnię, dźwig pływający, takelarnię, dok 2.500 t. i dok 10.000 t. Poza tym przewiduje sie uruchomienie stoczni dla cięcia na złom statków do 3.000 BRT. Jest to palące zagadnienie inwestycyjne, które pozwoli na poczynienie znacznych oszczędności na imporcie złomu.

Na uwagę zasługuje fakt, że zamierzony program rozbudowy Stoczni Gdyńskiej nie przewiduje uruchomienia większej odlewni, a jedynie pozostawienie jej w dotychczasowym stanie, który pozwala wyłącznie na wykonywanie pilnych prac remontowych i to w drobniejszym zakresie. Podobnie Stocznia nie zamierza uruchomić wytwórni urządzeń kotłowych, a praca jej kotlarni ma się ograniczać do montażu i wyposażania kotłów. Wszystkie maszyny, zarówno główne jak i pomocnicze, stocznia ma sprowadzać z kraju i zagranicy; dlatego też warsztat mechaniczny ma na przyszłość wykonywać wyłącznie instalację i montaż maszyn na statkach oraz prace remontowe. Tymczasem, idąc za wzorem obcych portów, można założyć, że każda poważniejsza stocznia posiada na miejscu odlewnię oraz przemysł maszynowy, co pozwala na zharmonizowanie i przyśpieszenie procesu budowy statków. Poza tym należy się liczyć z faktem, że budowa statku w ścisłym tego słowa znaczeniu nie jest przedsięwzięciem zbyt zyskownym, a stocznie opierają swą rentowność na wykonywaniu robót remontowych, szczególnie zyskownych, ze względu na to, że armator zapłaci wysoką cenę, byleby tylko mógł jak najszybciej statek uruchomić.

Jeśli chodzi o wykonywanie odlewów stalowych, jak np. dziobnic, tylnic, ram sterowych itp., to ich wykonanie jest dużo trudniejsze niż odlewów żeliwnych, tak ze względu na sam materiał, jak i niejednokrotnie skomplikowany rysunek oraz wysokie wymagania techniczne. Ponadto dostosowanie danej stalowni do potrzeb okrętownictwa wymaga, oprócz pewnej rutyny, również przeprowadzenia spe-

cjalnych inwestycyj. Stąd też budownictwo okrętowe winno dążyć do uruchomienia z czasem w Gdyni odlewni stali, przystosowanej do tych potrzeb, szczególnie gdy chodzi o wykonywanie odlewów, jakich do tej pory nie prowadziły krajowe zakłady w zapleczu.

Również poważna część przemysłu poddostawczego może szukać siedziby w Gdyni, gdyż ma możność łatwej współpracy z armatorem, stoczniami i agentem Lloydu. Poważnym klientem dla gdyńskiego przemysłu poddostawczego będą statki obce, zawijające do Gdyni. Przy dostawach shipchandlerskich na obce statki w Gdyni około 84% wartościowo stanowią artykuły obcego pochodzenia. Z obszernej listy tych artykułów, które mogłyby być z powodzeniem zastąpione przez produkty krajowe wymienię chociażby takie: płótno żaglowe (jednocześnie krajowe płótno jest eksportowane do Danii, ciesząc się najlepszą opinią), flagi okrętowe, logi i ich części, lampy acetylenowe, lampy bunkrowe, odbijacze, oliwiarki, pędzle, szczotki stalowe, pokost, farby okrętowe, nawet kubły blaszane, łopaty, młotki żelazne, skrobaczki do rdzy, szekle, cylindry do lamp itp. Szereg z tych i podobnych artykułów możnaby z powodzeniem produkować w Gdyni i podjąć ich eksport. Np. dla rozwiązania sprawy dostaw żagli należałoby uruchomić szwalnię, możliwie w strefie wolnocłowej.

Na uwagę zasługują również potrzeby inwestycyjne Stoczni Rybackiej, które to przedsiębiorstwo zaspokaja w zupełności potrzeby polskiego rybołówstwa na Bałtyku. Ponieważ jednak nasi rybacy za wzorem skandynawskich żądają coraz większych kutrów, zachodzi przede wszystkim konieczność zainstalowania nowego silniejszego wyciągu. W opracowaniu na Stoczni znajdują się plany dwóch kutrów 24-metrowych, przeznaczonych do dalszych połowów. Nowe kutry będą mogły zabrać 4 razy więcej ładunku, niż dotychczas budowane kutry 15-metrowe i 2 razy więcej, niż 19-metrowe. Szybkość tych kutrów oblicza się na 9 węzłów, zasięg ich działania — Morze Północne. Pracę Stoczni znacznie utrudnia brak działu mechanicznego oraz elektrycznego. Zadaniem planowanego warsztatu ma być montaż i naprawa silników i instalacyj.

Poważne możliwości dalszego rozwoju posiada również nasz przemysł połowów dalekomorskich. Zasadniczą kwestią jest tutaj rozwiązanie sprawy połowów delikatnego śledzia angielskiego, który obecnie pokrywa ⅔ zapotrzebowania polskiego rynku na śledzie, a co będzie możliwe dopiero w wypadku uruchomienia okrętu-matki o pojemności około 1.500 BRT., na którym śledź byłby przerabiany w dniu połowu. Poza sezonem połowu śledzia, okręt-matkę możnaby zatrudniać przy połowach innych ryb morskich, przy czym szczególne znaczenie miałaby produkcja tranu z wątroby dorsza. Dorsze poławiane obecnie przez nasze towarzystwa nie przedstawiają odpowiedniego materiału dla produkcji tranu z powodu chudości wątroby i zbyt długiego czasokresu między porą połowu a przybycia towaru do Gdyni. Uruchomienie okrętu-matki pozwoli również na racjonalne rozwiązanie produkcji t. zw. srebra rybiego, produkowanego z łusek szprotów i śledzi. Jest to cenny surowiec, który przy małym nakładzie może być przerobiony na wysokowartościowy produkt o metalicznym połysku polerowanego srebra, który znajduje zastosowanie w przemyśle biżuteryjnym, zdobniczym, lakierniczym, gumowym przy wyrobie tkanin balonowych itp.

Z innych dziedzin przemysłu rybnego należy przede wszystkim podkreślić konieczność rozbudowy wytwórni, eksploatowanych przez Morskie Zakłady Rybne Sp. z o. o. I tak. fabryka lodu stoi już na granicy swych możliwości produkcyjnych, i jeśli nie zostanie rozbudowana, nasze trawlery już w najbliższym czasie musiałyby zaopatrywać się w lód za granicą. Zdolność produkcyjna wytwórni wynosi 15 t lodu dziennie, podczas gdy zapotrzebowanie 1 trawlera wynosi każdorazowo 45 — 55 t.

Istniejące składy lodu nie pozwalają na dostateczną produkcję na zapas. Potrzebom naszego rybołóstwa nie może również sprostać pracujący obecnie młynek do mielenia lodu, który może zemleć zapas, konieczny dla 1 statku w ciągu 10—12 godzin, podczas gdy za granicą statek można zaopatrzyć w 2 godziny. Koszt budowy nowej wytwórni lodu wyniesie około 300 tys. zł.

Duże możliwości posiada zwiększenie zdolności produkcyjnej wytwórni mączki rybnej. Obecnie produkowana mączka rybna i pochodny produkt — olej rybny nie zaspokajają w całości potrzeb rynku wewnętrznego; w 1938 roku sprowadzono przez port gdyński do kraju 143,8 t. mączki rybnej, przede wszystkim z Norwegii. Równocześnie gdyńska wytwórnia nie może zużytkować bieżących zapasów surowca, stawianego do dyspozycji przez gdyńskich importerów, a to z powodu osiągnięcia maksimum wydajności produkcyjnej. Z najbardziej pilnych potrzeb inwestycyjnych w tym dziale produkcji wysuwa się konieczność zainstalowania aparatów do odtłuszczania i odsalania mączki rybnej.

Zamrażalnia ryb Morskich Zakładów Rybnych również nie może już sprostać potrzebom naszego rybołówstwa. Wystarczy wymienić, że zamrożenie połowu z jednego tylko statku zabiera przy obecnym stopniu wyposażenia zamrażalni 1 tydzień czasu, podczas gdy technologia towaru wymaga, aby to się odbyło najdalej w 3 dni po przybyciu do portu.

Przemysłowa obróbka śledzi i innych ryb morskich obejmuje zaledwie 10% importowanego surowca, jakkolwiek ma duże szanse roz-

woju. Uruchomienie lub rozbudowanie poszczególnych dziedzin produkcji niewątpliwie przyczyni się do zahamowania importu śledzi solonych i wzmożenia popytu na surowiec, dostarczany przez towarzystwa połowów dalekomorskich, szczególnie odnośnie łowiącego siecią trawlową. Z projektowanych dziedzin przetwórstwa rybnego należy zwrócić uwagę na solenie dorszy, wędzenie dorsza na zimno, produkcję kipersów. Do czasu uruchomienia działu produkcji tranu z wątroby dorsza na statkumatce, zasługuje na poparcie zainicjowanie w Gdyni rafinacji tranu, importowanego jako półfabrykat.

Duże szanse powodzenia posiada uruchomienie garbarni skór rybich, które znajdują np. w Niemczech, Danii i Norwegii szerokie zastosowanie w przemyśle galanteryjnym do wyrobu rękawiczek, butów, przy pracach introligatorskich itp.

Na zakończenie tego działu należy wymienić jeszcze jedną z licznych możliwości wzbogacenia polskiego przemysłu rybnego. Mianowicie na wzór Deutsche Eiweiss-Gesellschaft należałoby podjąć produkcję białka rybiego, które się wydobywa jako białko suche z chudych ryb. Białko, całkowicie bezwonne i nie posiadające smaku, można spożytkować nie tylko dla celów konsumcyjnych, ale również technicznych.

Wśród postulatów, dotyczących rozbudowy gdyńskiego przemysłu spożywczego, na pierwsze miejsce wysuwa się celowość uruchomienia dużego, nowocześnie wyposażonego młyna. Czynne w administracyjnych granicach Gdyni 4 młyny są zupełnie drobne, zniszczone i zaniedbane; te młyny są w możności przemleć zaledwie kilka % rocznego zapotrzebowania miasta i portu na mąkę. Uruchomienie dużego młyna, który np. mógłby być przeniesiony z innej okolicy do Gdyni (młynarstwo na Pomorzu jest przeinwestowane), zapewniłoby ciągłość dostaw dla miasta i pozwoliło na jednoczesne rozwiązanie zagadnienia młyna eksportowego i pracującego na potrzeby statków. Praca młyna eksportowego pozwoli na zwiększenie tranzytu rumuńskiego i węgierskiego zboża, któreby korzystało z „taryf zawozowych" przy przemiale.

Zagadnienie racjonalizacji dostaw chleba na statki wymaga uruchomienia specjalnej piekarni chleba okrętowego oraz sucharów.

Potrzeby inwestycyjne przemysłu mięsnego i konserwowego należy uznać za rozwiązane. Natomiast Gdynia nie posiada do tej pory rzeźni dla ptactwa. Zważywszy, że dzienny ubój drobiu sięga 80 ton. konieczne jest wyeliminowanie pokątnego uboju.

Zupełnie specjalny dział przemysłu portowego stanowi t. zw. przemysł kupieckiej obróbki towarów oraz usługowy w stosunku do obrotu towarowego. Wzgląd wykorzystania przeładunkowych czynności portu oraz centralizacji wymiany zamorskiej, powodującej zaleganie na składach portowych towaru, który często nie posiada jeszcze ostatecznego nabywcy, stwarzają w porcie, a w szczególności w strefie wolnocłowej, niezwykle dogodne warunki dla manipulacji towarowej, polegającej na różniczkowaniu zamorskich surowców, a to: sortowaniu, czyszczeniu, przepakowywaniu itp. Z tym przemysłem kupieckiej obróbki towarów wiąże się zatrudnienie przemysłów pomocniczych, jak wytwórni papieru pakowego, wełny drzewnej, skrzynek drewnianych i kompletów skrzynkowych. opakowania blaszanego itp.

Przemysł kupieckiej obróbki towarów jest organicznie związany z zamorskim obrotem towarowym i jako wzbogacający ten obrót, zasługuje na szczególne poparcie.

Obecne rozmiary tranzytu, kierowanego przez porty polskiego obszaru celnego, dają możność zatrudnienia przemysłu kupieckiej obróbki towarów w razie nakłonienia dysponentów towaru do powierzania manipulacji przesyłkami w strefie wolnocłowej lub krajowych składach celnych. To zadanie będzie jednak znacznie ułatwione, jeśli dyspozycję tymi towarami ujmie w swe ręce kupiectwo polskie, nawet przy kapitałowym zainteresowaniu przemysłem tranzytowym kupiectwa z zagranicznego zaplecza.

Jako najpilniejsze potrzeby inwestycyjne w przemyśle uszlachetniającym należy wymienić konieczność wybudowania nowoczesnej palarni kawy, którąby jednak należała do kupca o światowym zasięgu inicjatywy; chodziłoby o to, aby nabywać kawę na pniu i dopiero w Gdyni ją sortować i palić, tworząc szereg standartów, dopasowanych do wymagań konsumcyjnych poszczególnych zagranicznych rynków odbiorczych.

Podobnie należałoby pomyśleć o reorganizacji dystrybucji owoców południowych przez importowanie ich luzem, sortowanie i pakowanie w skrzynki w porcie gdyńskim oraz dalszą wysyłkę do sąsiednich krajów. Wspomniana manipulacja towarowa pozwala na zaoszczędzenie 40% dewiz przy kupnie, ponadto daje zatrudnienie polskiemu robotnikowi i wytwórcy skrzynek oraz pozwala na uzyskiwanie wysortowanych owoców dla wytwórni konserw owocowych.

Z innych gałęzi przemysłu uszlachetniającego brakuje w Gdyni pralni wełny, która, jak to poprzednio wspomniano, traci 40—50% na wadze w trakcie tego procesu, co daje znaczne oszczędności transportowe przy dowozie do zaplecza.

W strefie wolnocłowej winna być uruchomiona szarpalnia szmat, co pozwoli nie tylko na racjonalizację importu do zaplecza, lecz również umożliwi reeksport na rynki bałtyckie.

Na uwagę zasługuje koncepcja uruchomienia w strefie wolnocłowej farbiarni tkanin, co by pozwoliło na ograniczenie biernego obrotu uszlachetniającego np. ze Szwajcarią i dało nową podstawę dla ugruntowania przemysłu tranzytowego.

W porcie gdyńskim daje się silnie odczuwać brak produkcji różnych opakowań, w pierwszym rzędzie blaszanych. Wystarczy powołać się na fakt, że statki obce w Gdyni zapotrzebowują rocznie kilkadziesiąt ton spirytusu do picia, który musi być dostarczany ze składów tranzytowych i nie może być zastąpiony produktem krajowym jedynie dlatego, że u nas nie wyrabia się baniek blaszanych, których żądają kapitanowie.

Polityka uprzemysłowienia Gdyni.

Realizacja nakreślonych postulatów wymaga pewnych planowych posunięć polityki gospodarczej na płaszczyźnie ogólnopaństwowej i specjalnie na odcinku gdyńskim.

Nawiązując do twierdzenia, że przemysł portowy idzie zawsze za rozwiniętym handlem, należy zatrzymać się nad postulatami z zakresu polityki handlowej, z których zasadniczym jest centralizacja wymiany zamorskiej. Tak, jak skoncentrowany import jest warunkiem racjonalnej i rentownej pracy tej dziedziny wymiany zagranicznej, tak też pozwala na potanienie i usprawnienie produkcji, opartej na przerobie zamorskiego surowca. Weźmy tutaj takie przykłady: import szmat do Polski jest zdecentralizowany, wobec czego również szarpanie szmat odbywa się w dużej ilości wytwórni, co obciąża towar bez porównania wyższymi kosztami, niżby to miało miejsce przy produkcji, kierowanej przez dysponenta silnej ręki. Koncentracja importu ułatwia również działalność przedsiębiorstw, prowadzących przemysł tranzytowy; taki przemysł może konkurować z wyrobionymi placówkami zachodnio-europejskich centrów produkcyjnych i dystrybucyjnych tylko wtedy, gdy nabywa towar bezpośrednio u pierwotnego producenta i w partiach nie obciążonych zbytnio kosztami handlowymi, ceną transportu itp.

Z omawianą sprawą łączy się konieczność rozbudowy w Gdyni składów konsygnacyjnych, co da możność miejscowemu producentowi lepszego wykorzystania koniunktury cen światowych i zestawiania odpowiednich gatunków surowca, niezbędnego do fabrykacji dla potrzeb zagranicznego klienta. Nasuwa się konieczność, aby młody przemysł gdyński, szczególnie ten, któryby był nastawiony na reeksport, uczestniczył w rencie kontyngentowej. Gdynia uczestniczy obecnie w nieproporcjonalnie niskim stopniu w kontyngentach importowych, jeśli wziąć pod uwagę rolę, jaką winna spełniać jako centrum dyspozycyjne w wymianie zagranicznej. Niejednokrotnie są kandydaci, którzy zamierzają uruchomić w Gdyni dany dział produkcji, jednakże pod warunkiem, że zapewni im się z góry przydział kontyngentów importowych. Takiego przyrzeczenia oczywiście nie mogą tu uzyskać i na tym kończy się ich inicjatywa przemysłowa. Dlatego też należałoby się zastanowić nad projektem ustalenia ruchomego klucza kontyngentowego, któryby przewidywał, że w wypadku osiedlenia się w Gdyni z góry określone gałęzie wytwórczości będą korzystały z pewnych przywilejów przy przydziale zagranicznych surowców.

Poważne udogodnienia dla akcji uprzemysłowienia Gdyni przewiduje nowy projekt dekretu Prezydenta Rz-tej z dnia 1 VI 1927 r. o popieraniu rozbudowy i rozwoju gospodarczego miasta i portu Gdyni oraz powiatu morskiego, który to projekt zostanie wkrótce przedstawiony czynnikom rządowym przez samorząd gospodarczy.

W zakresie polityki kredytowej Gdynia wymaga przede wszystkim rewizji obecnej procedury przyznawania średnioterminowych kredytów pod zastaw towarów. Obciążenie kredytu warrantowego z tytułu samych tylko kosztów składowego i transportu przekreśla możność racjonalnej kalkulacji. Znane są wypadki, że te obciążenia przekraczają 8% uzyskanego kredytu, nie licząc procentów bankowych. W związku z powyższym należy się zastanowić nad ułatwieniem akcji przyznawania kredytu średnioterminowego na wzór kredytów pod zastaw zboża, które pozostaje w magazynie właściciela towaru i jest jedynie pod pieczęcią banku. W każdym razie paląca jest potrzeba wprowadzenia kredytu pod zastaw kwitów składowych (Lagerscheine).

Pomyślność pracy przemysłu tranzytowego jest uwarunkowana przyznaniem producentom czy przetwórcom autonomii dewizowej. To ułatwi im wykorzystywanie długofalowej koniunktury cen oraz rozszerzenie asortymentu przerabianych surowców.

Powodzenie akcji rozbudowy gdyńskiego przemysłu poddostawczego jest uwarunkowane uznaniem za eksport dostaw materiałów i ich części do budujących się statków na stoczniach krajowych i zagranicznych oraz przy dostawach shipchandlerskich. W tych wypadkach dostawy winny korzystać z premii eksportowej. Polski przemysł poddostawczy, pracujący początkowo wyłącznie dla potrzeb polskich statków jest obciążony zbytnimi kosztami eksploatacyjnymi, stawiającymi pod znakiem zapytania rentowność tych działów produkcji. W miarę rozwoju tego przemysłu i osiągnięcia wymaganych normami międzynarodowymi warunków technicznych, będzie można podjąć planową akcję eksportową. — Ażeby doprowadzić do rozwoju przemysłu poddostawczego, trzeba go poprzeć pomocą eksportową.

Szersza akcja uprzemysłowiania Gdyni jest nie do pomyślenia, zanim się nie rozwiąże ostatecznie sprawy rozbudowy kanału przemysłowego i pełnego uzbrojenia terenu. Przykłady obcych portów wskazują, że przemysł nie jest w możności własnym nakładem budować i uzbrajać terenu. Dotychczas wykonane prace przy budowie kanału przemysłowego są zaledwie w fazie początkowej. Cały nacisk należy położyć na przyśpieszenie prac na tym odcinku polityki terenowej.

Ze sprawą zagospodarowania terenów przemysłowych wiąże się zagadnienie rozwiązania prawnej formy ich eksploatacji. Stosowana obecnie w porcie gdyńskim zasada wydzierżawiania gruntów stwarza poważne niedogodności dla osiedlenia się poważnego przemysłu. Dzierżawiąc teren przez 30 lat, zakłady nie mogą zaciągać kredytów hipotecznych, dążą do zbyt szybkiej amortyzacji urządzeń, nie chcą inwestować w ostatnich latach dzierżawy w obawie, że mogą nie uzyskać prawa dalszej eksploatacji fabryki po wyekspirowaniu terminu dzierżawy. Tenuta dzierżawna wynosząca 2 zł od m^2 rocznie, stanowi zbyt wielkie obciążenie produkcji, szczególnie w odniesieniu do przemysłów ekstenzywnych. Przemysł rafinacji ropy naftowej, osiadły w Hamburgu, wahał się przez długie lata, czy poszerzać swe zakłady właśnie dlatego, że mógł uzyskać jedynie teren pod dzierżawę; w rezultacie zdecydowano budowę nowych zakładów w Hamburgu-Wilhelmsburgu, gdzie można było teren nabyć na własność.

Opierając się na tych przesłankach, należy się domagać zmiany stosowanych zasad w tym sensie, ażeby zakłady, inwestujące poważniejsze kwoty w urządzenia fabryczne, mogły z reguły uzyskiwać teren na własność.

Rewizji wymaga również stosowana dotychczas procedura przyznawania terenów przemysłowych w porcie, która jest niezwykle przewlekła. Zasada uelastycznienia polityki terenowej nakazuje, aby decyzja przyznawania terenów poszczególnym zakładom została powierzona Radzie Portu w Gdyni.



POWRÓT PREZESA IZBY Z URLOPU.

Prezes Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni, p. Stanisław Tor, powrócił w dniu 9 sierpnia br. z urlopu i objął urzędowanie w Izbie.

POSIEDZENIE KOMISJI MORSKIEJ IZBY.

W dniu 12 sierpnia odbyło się posiedzenie Izbowej Komisji Morskiej pod przewodnictwem p. Radcy Juliana Rummla, na którym przedyskutowano i uzgodniono projekt zmiany rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 1 czerwca 1927 r. o popieraniu rozbudowy i rozwoju gospodarczego miasta i portu Gdyni oraz powiatu morskiego, który to projekt był w ostatnim tygodniu przedmiotem prac specjalnej Podkomisji, wyłonionej w tym celu przez Komisję Morską.

Z kolei Komisja Morska rozpatrzyła wniosek o rozszerzenie kompetencyj zaprzysiężonych izbowych rzeczoznawców miary, ilości i wagi oraz próbobiorców cukru, melasy i nawozów sztucznych, również na próbobranie nasion oleistych.

OBROTY PORTU GDYŃSKIEGO W I. PÓŁROCZU 1939 ROKU.

Przeobrażenia polityczno - gospodarcze ostatnich mies. br. w Europie wpłynęły pomyślnie na obroty portu gdyńskiego w I. półroczu 1939 r., które przedstawiamy niżej na tle rozwoju handlu zagranicznego Polski.

Jak wynika ze statystyki polskiego handlu zagranicznego, eksport nasz w okresie 5 miesięcy br. zwiększył się z 468.136 tys. zł w 1938 r. (I—V) na 563.846 tys. zł w 1939 r. (I—V), import zaś pomimo wzrostu ilościowego pomniejszył się wartościowo z 564.176 tys. zł w 1938 r. (I—V) na 533.304 tys. zł w 1939 r. (I—V). Rezultatem tych zmian jest zasadnicza zmiana salda bilansu handlowego. O ile w roku ubiegłym w tym okresie czasu (I—V) mieliśmy ujemne saldo w kwocie 96.040 tys. zł, to w roku bieżącym w tym samym czasie mamy dodatnie saldo, wynoszące 30.522 tys. zł.

Słabą stroną odcinka naszego eksportu jest fakt zwiększenia się obrotów z krajami clearingowymi (Bułgaria, Czechosłowacja, Jugosławia, Niemcy, Rumunia, Szwecja, Turcja, Węgry, Włochy) oraz spadek obrotów z krajami wolnodewizowymi pomimo sprzyjającej koniunktury wywozowej.

Najgłówniejsze produkty naszego wywozu, stanowiące trzon produkcji śląskiej — węgiel, koks i żelazo, rozwijają swój wywóz pod znakiem wybitnie pomyślnej koniunktury wywozowej, która swą szczytową formę osiągnęła właśnie w maju bieżącego roku, co znalazło widomy znak w rekordowej pracy portu gdyńskiego w tym właśnie czasie. Eksport węgla w okresie 5 mies. br. wg danych Polskiej Konwencji Węglowej zwiększył się do 4.139.000 ton czyli o ok. 9,8%. Ogólny eksport węgla z Polski osiągnął cyfrę jedną z najwyższych jakie kiedykolwiek zostały osiągnięte, mimo, że maj zalicza się do okresów martwego sezonu. Według tych samych źródeł, należy podkreślić, iż na ogół eksport europejski węgla w okresie pierwszego kwartału bież. roku miał tendencję zniżkową wskutek ograniczeń importowych w szeregu krajów europejskich, eksport zaś węgla polskiego podniósł się dzięki wywołanemu przez obawy wojenne tworzeniu zapasów i rezerw węgla w całej Europie i spadkowi wywozu węgla niemieckiego.

Podobnie, jak w węglu kształtowała się również sytuacja w eksporcie żelaza, w którym Śląsk uczestniczy w 90%. Zbyt grupy polskiej w głównych wyrobach hutniczych łącznie z rurami osiągnął dawno nienotowany poziom, szczególnie w miesiącu maju. O ile wywóz w 1938 roku wyniósł przeciętnie 22.041 ton, w pierwszym kwartale br. 34.103 ton, w kwietniu br. 34.615 ton, to w maju osiągnięto 51.799 ton czyli blisko o 50% więcej niż w kwietniu. Na rynku żelaza wzrastała sprzedaż dość równomiernie, z czego należy sądzić o poprawie na rynku światowym. Z ostatnio zawartych ważniejszych transakcyj, wymienić należy transakcję z Iranem na dostawę szyn i transakcję z Sowietami na dostawę szeregu produktów hutniczych.

Doskonale rozwija się również eksport produktów włókienniczych, a zwłaszcza bielskich.

Charakteryzując ogólną sytuację wywozu polskiego należy stwierdzić, iż na skutek ostatnich zmian politycznych otworzyły się tu nowe możliwości dla szeregu wytworów polskich. Na wielu rynkach powstały możliwości zastępowania eksportu czeskiego i niemieckiego przez towary polskie, w szczególności zaś zwiększyły się możliwości zbytu w Stanach Zjednoczonych Ameryki Półn. oraz w Wielkiej Brytanii. Stąd konieczność nader szybkiego przystosowania się do zmienionych warunków, aby móc sprostać nowym możliwościom. Sytuacja obecna w pewnej mierze przypomina nowe zdobycze w polskiej ekspansji zamor-

skiej osiągnięte w ciągu ubiegłego piętnastolecia, primo — na skutek wojny celnej z Niemcami w 1925 roku oraz secundo — w związku ze strajkiem węglowym w Anglii w 1926 r.

Oba porty polskie, podobnie jak kilkanaście lat temu, nowe tendencje polskiej polityki gospodarczej odczuwają w stopniu najzupełniejszym.

Port gdyński po raz pierwszy od chwili swego powstania uzyskuje rekordowe wyniki w okresie, który dotychczas określany bywał jako „martwy sezon".

——o——

Port gdyński w I. półroczu br. osiągnął 5.042.340,8 ton ogólnych obrotów towarowych, wykazując poważny 13,6%-owy wzrost w porównaniu z tym samym okresem czasu roku 1938 (4.439.778,5 ton).

Rok bieżący przynosi nader poważne wzmożenie się tempa wzrostu obrotów portu. Tak np. w liczbach absolutnych ogólne obroty towarowe w roku bież. (I—VI) wzrosły o 602.562 ton, podczas gdy w analogicznym okresie czasu roku ubiegłego w stosunku do 1937 roku wzrosły zaledwie o 28.528 ton.

Obroty towarowe zamorskie wyniosły w *I. półroczu* br. *4.989.312,6 ton*, a więc o 13,8% więcej, aniżeli w tym samym okresie czasu roku ubiegłego (4.382.952,3 ton).

Na uzyskanie ogólnych obrotów zamorskich w I. półroczu br. (4.989.312,6 t.) złożył się przywóz zamorski — 792.717,9 t. oraz wywóz zamorski — 4.196.594,7 ton.

Przywóz zamorski w I. półroczu br. wyniósł 792.717,9 ton, wykazując nieznaczny 2,4%-owy wzrost w stosunku do tego samego okresu czasu 1938 roku (774.116.4 ton). Do miesiąca maja br. włącznie przywóz zamorski wykazywał stale nieznaczny spadek w porównaniu z analogicznym okresem czasu ubiegłego roku. Zjawisko wzrostu obrotów przywozu jest tym cenniejsze, jeżeli uwzględni się stosunkowo poważny po raz pierwszy zresztą notowany w dziejach obrotów towarowych portu gdyńskiego 11%-owy spadek przywozu zam. w całym 1938 roku w porównaniu z ubiegłym 1937 rokiem. Zmianę obrotów towarowych przywozu zam. zawdzięczać należy wynikom przywozu w ostatnim miesiącu czerwcu br. Pomimo wzrostu przywozu zamorskiego w I. półroczu br. w stosunku do ub. 1938 roku nadal przywóz ten jest mniejszy o przeszło 10% od przywozu zamorskiego w tym samym okresie czasu 1937 roku (880.790,9 ton). Jak się kształtował przywóz zamorski portu gdyńskiego najpoważniejszych pozycyj towarowych w I półroczu br. w porównaniu z tym samym okresem czasu 1938 roku i 1937 roku ilustruje poniższe zestawienie:

Import (tony)

	I. półrocze 1939 r.	I. półrocze 1938 r.	I. półrocze 1937 r.
Ogółem	792.718	774.116	880.971
w tym m. in.			
nasiona oleiste	21.141	26.959	29.961
ryż surowy	23.270	36.874	38.141
owoce świeże	37.074	29.278	33.294
owoce suszone	2.601	4.467	1.544
orzechy i migdały	1.045	256	481
kawa	2.594	2.664	2.230
herbata	839	661	803
kakao	4.348	2.401	3.328
korzenie	743	683	630
śledzie świeże	6.469	7.120	4.567
śledzie solone	13.659	12.321	7.836
rudy różne i wyp. pir.	166.607	69.069	83.914
piryty	1.780	870	3.639
tytoń	109	1.695	976
garbniki	9.858	5.676	8.208
fosforyty	53.834	76.915	72.929
żużle Thomasa	20.619	25.648	18.096
skóry	16.113	19.905	12.872
wełna	17.383	17.885	14.283
odpadki wełny	704	643	473
bawełna	44.413	43.930	42.686
odpadki bawełny	1.006	1.200	1.295
juta	6.511	6.260	5.684
kauczuk i wyroby	6.234	4.797	5.274
papier i makulatura	11.039	5.465	10.739
celuloza	6.549	3.214	6.156
złom żelazny	195.210	271.558	351.106
miedź	20.533	9.048	8.245
maszyny, apar. części	4.979	6.119	3.286
środki transportowe	5.355	6.160	4.302

W grupie wytworów pochodzenia roślinnego w tym półroczu br. zmniejsza się przywóz przede wszystkim nasion oleistych — 21.141 t. (26.959 t. w I półroczu 1938 r.), ryżu surowego — 23.270 t. (36.874 t.), owoców suszonych — 2.601 t. (4.467 t.), kawy — 2.594 t. (2.664 t.) W grupie wytworów zwierzęcych zmniejsza się jedynie przywóz śledzi świeżych — 6.469 t. (7.120 t.) W bardzo poważnym stopniu zmniejszył się przywóz tytoniu — 109 t. (1.695 t.)

W grupie surowców i przetworów chemicznych zmniejsza się przywóz: fosforytów — 53.834 t. (76.915 t.) oraz żużli Thomasa — 20.619 t. (25.648 t.) W grupie skór zmniejsza się przywóz skór — 16.113 t. (19.905 t.) W grupie włókienniczej zmniejszył się nieznacznie jedynie przywóz odpadków bawełny — 1.006 ton (1.200 t.)

W grupie metali zwraca uwagę poważny ok. 30%-owy spadek przywozu złomu żelaznego — 195.210 t. (271.558 t.) Zmniejszył się również przywóz maszyn, aparatów i części — 4.979 t. (6.119 t.) oraz środków transportowych — 5.355 t. (6.160 t.

Poza poważnym spadkiem przywozu złomu i surowców nawozów sztucznych, reszta pozycyj nie może budzić poważniejszych zastrzeżeń.

Wzrost przywozu zam. w roku bieżącym spowodowała przede wszystkim grupa wytworów pochodzenia mineralnego, a mianowicie: rudy różne i wypałki pirytowe — 166.607 t. (69.069 t.), piryty — 1.780 t. (870 t.) oraz z grupy metali: miedź — 20.533 t. (9.048 t.) Są to

podstawowe tworzywa hutnictwa oraz zakładów metalurgicznych.

W grupie wytworów pochodzenia roślinnego zwiększa się przywóz: owoców świeżych — 37.074 t. (29.278 t.), orzechów i migdałów — 1.045 t. (256 t.), herbaty — 839 t. (661 t.), korzeni — 743 t. (683 t.) oraz w bardzo poważnym stopniu kakao — 4.348 t. (2.401 t.)

W grupie wytworów pochodzenia zwierzęcego zwiększa się przywóz śledzi solonych — 13.659 t. (12.321 t.)

W grupie surowców chemicznych doskonałe rezultaty daje przywóz garbników — 9.858 t. (5.676 t.)

W grupie włókienniczej zwiększa się, aczkolwiek nieznacznie przywóz bawełny — 44.413 t. (43.930 t.) Poza bawełną zwiększa się przywóz juty — 6.511 t. (6.260 t.) oraz odpadków wełny — 704 t. (643 t.) Przywóz wełny utrzymuje się na poziomie roku poprzedniego — 17.383 t. (17.883 t.)

Doskonałe rezultaty daje przywóz kauczuku i wyrobów z niego — 6.234 t. (4.797 t.) Jeszcze lepsze rezultaty wykazuje przywóz papieru i makulatury — 11.039 t. (5.465 t.) oraz celulozy — 6.549 t. (3.214 t.) Jest to grupa odgrywająca doniosłą rolę w tranzycie morskim portu.

Poza wspomnianą już grupą surowców hutniczych na szczególne podkreślenie zasługuje poważny wzrost szeregu pozycyj wytworów pochodzenia roślinnego, a przede wszystkich kakao i owoców świeżych.

Wywóz zamorski w pierwszym półroczu br. wyniósł 4.196.594,7 t. wykazując poważny 16,3%-owy wzrost w stosunku do analogicznego okresu ub. 1938 roku (3.608.835,9 t.) W przeciwieństwie do przywozu zamorskiego, wywóz zamorski nie ulegał żadnym wahaniom „in minus", wykazując stale zdecydowany wzrost. Podobnie jak i ogólnych obrotów tempo wzrostu wywozu w r. b. wzmaga się w bardzo poważnym stopniu. Tak np. wzrost wywozu zamorskiego w roku bieżącym w liczbach absolutnych wyniósł 587.759 t., podczas gdy w roku ubiegłym w porównaniu z poprzednim 1937 r. wzrost ten wyniósł zaledwie 146.931 t. Jak się kształtował wywóz zamorski portu gdyńskiego najpoważniejszych pozycyj towarowych w I. półroczu br. w porównaniu z tym samym okresem czasu 1938 i 1937 roku ilustruje poniższe zestawienie:

Eksport (tony)

	I. półrocze 1939 r.	I. półrocze 1938 r.	I. półrocze 1937 r.
Ogółem	4.196.595	3.608.836	3.461.905
w tym m. in.			
zboże	54.136	14.405	47
strączkowe	1.675	228	654
mąka	3.207	1.682	1.366
mąka pastewna	—	1.155	507
mąka ryżowa	279	74	1.728
słód	4.958	4.546	16.201
bekony	14.673	9.204	9.255
jaja	13.204	11.368	6.617
masło	6.995	7.479	1.609
cement	31.043	22.448	3.141
sól kuchenna i przem.	2.508	961	1.066
węgiel kamienny	2.966.754	2.618.017	2.616.954
węgiel bunkrowy	476.354	449.018	280.156
koks	107.327	45.120	126.816
oleje i parafina	237	150	183
cukier	27.401	34.374	15.132
makuchy	8.529	11.560	7.749
wytłoki buraczane	5.475	5.900	2.542
soda	358	3	4
siarczan amonu	5	12.091	32.536
sól potasowa	215	—	2.550
saletra	41	42	73
skóry i wyroby z nich	5.355	1.514	2.151
tkaniny	2.305	2.580	3.765
bale, słupy, kopalniaki	72.227	64.916	4.585
drzewo tarte	99.614	107.446	68.649
klepki	112	538	321
dykty i forniery	12.697	6.982	9.097
papier	2.498	2.314	2.460
celuloza	4.913	449	2.828
metale różne	84.177	46.257	59.466
szyny kolejowe	16.779	1.559	39.710
cynk	9.725	7.019	7.088
blacha cynkowa	2.089	1.787	2.538

Poważny ten wzrost wywozu zamorskiego w roku bieżącym spowodowała przede wszystkim pozycja węgla kamiennego, wykazującego poważny przeszło 13%-owy wzrost wywozu. Poza węglem również i inne pozycje grupy mineralnej wykazują wzrost. Na szczególne podkreślenie zasługuje tu przeszło 100%-owy wzrost wywozu koksu — 107.327 t. (45.120 t.) oraz utrzymywanie się nadal na wysokim poziomie przy pewnej tendencji wzrostu wywozu węgla bunkrowego — 476.354 ton (449.018 t.) Port gdyński we wzmożeniu się wywozu grupy mineralnej dyskontuje dobrą koniunkturę w polskim górnictwie węglowym. Zwiększamy rynki już zdobyte oraz poczynamy wchodzić na nowe.

Poza grupą mineralną również doskonałe wyniki daje grupa wytworów roślinnych i hodowlanych. Dobry urodzaj na zboże w roku ubiegłym oraz odpowiednie wyposażenie w urządzenia techniczne (elewator) portu gdyńskiego umożliwiają ok. 4-krotny wzrost wywozu zbóż — 54.136 t. (14.405 t.) Zwiększa się również wywóz strączkowych 1.675 t. (228 t.), mąki — 3.207 t. (1.682 t.), mąki ryżowej — 279 t. (74 t.) i słodu — 4.958 t. (4.546 t.)

Na skutek zwiększenia kontyngentów wywozowych do Anglii, zwiększa się w bardzo poważnym stopniu o ok. 50% wywóz bekonów — 14.673 t. (9.204 t.) Wzrasta również wywóz jaj 13.204 t. (11.368 t.) W grupie przetworów chemicznych zwraca uwagę ukazanie się na wywozie w roku bieżącym pozycji soli potasowej, wobec zaniku tego wywozu w roku ubiegłym. Bardzo poważne wzmożenie się wywozu wykazuje grupa skór i wyrobów z nich — 5.355 t. (1.514 t.)

W grupie drzewa i jego wyrobów wzrasta przede wszystkim o ok. 12% wywóz bali, słupów i kopalniaków — 72.227 t. (64.916 t.) oraz o ok. 100% poz. dykt i fornierów — 12.697 t. (6.982 t.) Spośród tej grupy zwraca natomiast uwagę ok. 7%-owy spadek wywozu tarcicy — 99.614 t. (107.446 t.) oraz klepek — 112 t. (538 t.)

Bardzo dobre rezultaty daje grupa papiernicza, wykazując wzrost wywozu papieru — 2.498 t. (2.314 t.) oraz celulozy — 4.913 t. (449 t.)

Podobnie jak grupa wytworów mineralnych związana strukturalnie z Górnym Śląskiem wraz z nowymi nabytkami terytorialnymi (Śląsk Zaolziański), również grupa metali i wyrobów z nich, nową koniunkturę realizuje w bardzo poważnym stopniu. Na szczególne podkreślenie zasługuje tu nader poważny, gdyż przeszło 90%-owy wzrost wywozu metali różnych (głównie żelaza handlowego) — 84.177 t. (46.257 t.) Poza metalami bardzo dobre rezultaty daje w roku bieżącym wywóz szyn kolejowych — 16.779 t. (1.559 t.), cynku 9.725 t. (7.019 t.) oraz blachy cynkowej — 2.089 t. (1.787 t.)

W roku bieżącym wzrasta w bardzo poważnym stopniu wywóz cementu — 31.043 t. (22.448 t.) oraz soli kuchennej i przemysłowej — 2.508 t.) (961 t.) Stosunkowo nieliczny jest natomiast szereg tych pozycyj wywozu, które wykazały spadek.

W grupie wytworów roślinnych zanika wywóz mąki pastewnej — brak — (1.155 t. oraz zmniejsza się wywóz cukru — 27.401 t. (34.874 t.) makuchów — 8.529 t. (11.560 t.) i wytłoków buraczanych — 5.475 t. (5.900 t.)

Trwająca obecnie wojna na Dalekim Wschodzie w wydatny sposób przyczynia się do spadku wywozu siarczanu amonu — 5 t. (12.091 t.) kierowanego w przeważnej mierze do Japonii.

Nieznacznie zmniejsza się wywóz tkanin — 2.305 t. (2.580 t.) oraz klepek — 112 t. (538 t.)

Charakteryzując ogólny wywóz należy stwierdzić wzrost wywozu licznych i najcenniejszych towarów drobnicowych, przy utrzymywaniu się względnie wzroście najpoważniejszych towarów masowych.

Podobnie jak obroty towarowe wzrastał również w roku bieżącym ruch statków w porcie gdyńskim.

W I-ym półroczu b. r. przyszło bowiem 3.245 (3.005 w I-ym półroczu 1938 r.) statków o pojemności 3.288.569 n. r. t. (2.934.622 n. r. t.), wyszło zaś 3.218 (3.007) statków o pojemności 3.254.977 n. r. t. (2.965.417 n. r. t.)

Dobre wyniki pracy portu gdyńskiego w roku bieżącym są najzupełniejszym dowodem rosnących stale sił obronno - gospodarczych kraju.

Z. Tymiński

PRACA MAKLERÓW GDYŃSKICH W LIPCU 1939 R.

W ciągu lipca 1939 r. gdyńskie firmy maklerskie klarowały łącznie 595 statków o pojemności 640.381 nrt. na wejściu i 581 statków o pojemności 630.435 nrt. na wyjściu.

Na poszczególne przedsiębiorstwa maklerskie przypadają następujące ilości oraz tonaż klarowanych statków:

	Nazwa firmy	Ilość statków na wejściu	Ilość statków na wyjściu	N. R. T. na wejściu	N. R. T. na wyjściu
1	Polskarob	135	131	189,629	185,802
2	Bergtrans	98	91	92,022	84,476
3	Polska Agencja Morska	71	76	78,119	84,478
4	Rothert i Kiłaczycki	41	38	37,555	42,650
5	Rummel i Burton	35	26	32,915	22,977
6	Gdynia Ameryka Linie Żeglugowe	4	4	31,478	32,540
7	American Scantic Line	9	9	29,292	29,292
8	Progress	31	28	25,043	22,682
9	F. G. Reinhold	36	36	24,506	24,450
10	Behnke i Sieg	33	35	22,375	20,988
11	Oceaniczna Ag. Okrętowa	5	6	15,558	15,802
12	Polska Zjedn. Korp. Bałt.	8	4	13,998	12,056
13	Polbryt S. A.	18	19	12,992	15,623
14	M. Z. Cedro i Ska	16	19	12,743	14,929
15	Żegluga Polska S. A.	25	24	12,308	11,982
16	Ferd. Prowe	14	14	5,134	5,134
17	Aug. Wolff i Ska	8	8	3,570	3,050
18	Pomorze	4	6	537	822
19	Korab	3	3	353	822
20	Mewa	3	3	254	254
21	Delfin	—	1	—	95
		595	581	640,381	630,435

KONSUL GENERALNY GRECJI W GDYNI OTRZYMAŁ KOMPETENCJE TERYTORIALNE NA POMORZE.

Na podstawie dekretu królewskiego z dnia 10 czerwca 1939 r., kompetencja terytorialna Konsula Generalnego Królestwa Grecji, którym jest obecnie p. J. Rummel, została rozszerzona — oprócz miasta i portu Gdyni — na całe Województwo Pomorskie.

Biuro Konsula Generalnego Grecji w Gdyni mieści się w Gdyni przy ul. Świętojańskiej 3.

SZKOLENIE FACHOWCÓW DLA HANDLU ZAGRANICZNEGO.

Dnia 31 lipca br. odbyła się w Izbie naszej w obecności Wiceministra Przemysłu i Handlu p. M. Sokołowskiego, konferencja z udziałem przedstawicieli gdyńskich firm portowych, w sprawie zorganizowania Patronatu dla stypendystów odbywających praktyki w zakresie handlu zagranicznego na terenie Gdyni i za granicą.

Na konferencji tej omówiono całokształt spraw, związanych ze szkoleniem fachowców z dziedziny handlu zagranicznego w ramach prac Komisji Stypendialnej przy Ministerstwie Przemysłu i Handlu, przy czym w dyskusji podkreślono znaczenie, jakie wywiera w dobrze prosperującym przedsiębiorstwie odpowiednio wyszkolony fachowiec tak w handlu zagranicznym, jak i w dziale usługowym. Ponadto omówiono cały szereg kwestyj, dotyczących techniki szkolenia specjalistów zarówno w kraju, jak i za granicą. Między innymi podkreślono również konieczność utworze-

nia w Gdyni wyższej szkoły z dziedziny handlu zagranicznego, bądź też przynajmniej przeniesienia do Gdyni oddziału jednej z istniejących tego rodzaju uczelni handlowych w kraju.

Zadania Patronatu nad praktykantami w handlu zagranicznym wyrażają się w ścisłej współpracy z akcją Komisji Stypendialnej przy M. P. i H. w oparciu o gdyńskie sfery portowe, w zakresie akwizycji praktyk krajowych i zagranicznych, umożliwienia w przyszłości wykorzystania byłych stypendystów na terenie Gdyni oraz pomocy fachowej w kształceniu praktykantów przez urządzanie fachowych odczytów i pogadanek, opieka nad stypendystami itd. Tego rodzaju zadania i praca posiadają wielkie znaczenie, gdyż przez port gdyński, związany najbardziej z polskim handlem zagranicznym, przesuwa się corocznie duża ilość praktykantów.

SYTUACJA NA POLSKIM RYNKU FRACHTOWYM W LIPCU 1939 R.

W miesiącu sprawozdawczym frachtowanie tonażu natrafiało częstokroć na wielkie trudności, gdyż w niektórych relacjach ukazały się większe ilości ładunków i armatorzy dążyli do podwyższenia stawek frachtowych, podczas gdy frachtujący starali się stawki utrzymać na poprzednim poziomie.

Węgiel

Z powodu dużego zapotrzebowania tonażu z początkiem miesiąca stawki zwyżkowały, jednakowoż pod koniec miesiąca nastąpiło lekkie osłabienie, gdyż importerzy wstrzymywali się z frachtowaniem większych ilości ładunków, spodziewając się uzyskać tańsze stawki frachtowe w następnych miesiącach.

Za statki ca 3.000 ton płacono nast. stawki:

Amsterdam	sh. 5/9 do sh. 6/—
Rotterdam	sh. 5/9
Antwerpia, Gandawa	sh. 5/1½ do sh. 5/3
Rouen	sh. 7/—
Nantes	sh. 7/6
Bordeaux	sh. 8/—
Bayonne	sh. 8/3.

Stawki frachtowe do Morza Śródziemnego wahały się zależnie od wielkości statku, portu przeznaczenia i podaży ładunków.

Za statek 2.000 ton do Marsylii i Nicei z początkiem miesiąca płacono sh. 12/6, podczas gdy w drugiej połowie miesiąca płacono tylko sh. 11/6. Za statki 6.000 ton do Susak płacono sh. 10/— i sh. 10/½, do Aleksandrii sh. 11/— do Buenos Aires sh. 14/—.

Stawki do Szwecji wykazywały bardzo mocną tendencję.

Zjawisko to należy przypisać temu, że szwedzki tonaż częściowo jest związany kontraktami na przewóz drzewa ze Szwecji do Anglii i kontynentu, i kontrakty te obecnie wykonywuje się.

Do Malmö i Sztokholmu za statki wielkości 3.000 ton płacono sh. 5/3.

Duże ożywienie wykazywał eksport węgla do Finlandii. Do Południowej Finlandii płacono sh. 5/3 i sh. 5/6 zależnie od wielkości statku i dziennej raty wyładunkowej.

Żaglowce

W przeciwieństwie do poprzednich miesięcy w miesiącu lipcu zaznaczyło się wielkie ożywienie w frachtowaniu małego tonażu. Stawki frachtowe podwyższyły się o 5—10% w stosunku do poprzednich miesięcy. Przyczyną tego było pojawienie się na rynku większej ilości ładunków drzewa oraz zboża. Większa część ładunków drzewa jak również zboża frachtowana była do portów duńskich, przy czym stawki frachtowe przedstawiają się następująco:

za drzewo od sh. 30/— do sh. 32/— za std.
za zboże Rm. 4,50 lub sh. 7/9 za tonę.

Na specjalne wyróżnienie zasługuje eksport makuchów rumuńskich z Gdańska do portów duńskich i szwedzkich. Za makuchy płacono:

do Danii	RM. 5,25 za tonę
do Szwecji	Skr. 8,50 za tonę.

W drugiej połowie miesiąca ożywił się również eksport zboża do prowincjonalnych portów Holandii.

Poniżej podajemy niektóre ładunki do Holandii:

Alkmaar 250 ton po Hfl. 4,—
Wormerveer 4 ładunki po ca 250 ton, po stawce Hfl. 3,75 do Hfl. 4,—.

Wyżej podane stawki frachtowe na pewno utrzymają się na obecnym poziomie względnie oczekiwać należy dalszych zwyżek.

Należy zaznaczyć, że do Danii sprzedano już ca 20.000 ton zboża, do odwiezienia w najbliższym czasie wyłącznie żaglowcami, wobec czego ożywienie będzie nadal znaczne.

Zboże

Na początku ubiegłego miesiąca dał się odczuć zastój w ładunkach zboża, które jednak w drugiej połowie miesiąca bywały zgłoszone w ilościach dość poważnych, co tłumaczy się tym, że eksporterzy starali się pozbyć się starych zapasów. Eksportowane było li tylko żyto. Stawki przewozowe podwyższyły się do sh. 7/3 za 1.000 kg, co tłumaczy się brakiem wolnego tonażu na rynku frachtowym.

Linie regularne szczególnie do Antwerpii a częściowo i do Rotterdamu przewoziły mniejsze partie zboża, poza tym kompletowały drobnicą, która jednak w bieżącym miesiącu eksportowana jest z Gdańska w ilościach niewielkich. Natomiast dało się odczuć pewne ożywienie na rynku drzewnym do portów holenderskich.

Podaż ładunków na liniach do Morza Bałtyckiego jest chwilowo bardzo mała, co jednak jest objawem sezonowym. Poprawy koniunktury na tych liniach należy spodziewać się we wrześniu.

Z KRAJÓW BAŁTYCKO-SKANDYNAWSKICH

ŁOTWA.

ROZWÓJ ŁOTEWSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

W związku z zainteresowaniem problemami gospodarczymi państw bałtyckich nasza prasa i publicystyka coraz więcej poświęcają uwagi poszczególnym dziedzinom życia gospodarczego sąsiadów Polski na Bałtyku. W nr. 9 czasopisma „Jantar" ukazała się rozprawka Janisa Volmarsa o stanie i warunkach rozwoju żeglugi handlowej Łotwy, której główne myśli przytaczamy poniżej.

Początki żeglugi łotewskiej datują się już od XIX wieku, ograniczała się ona jednak prawie wyłącznie do żeglugi przybrzeżnej a zwłaszcza rybołówstwa. Rozwój floty, składającej się głównie z żaglowców, wskutek braku środków finansowych postępował bardzo wolno, na domiar istniejący tabor został prawie zupełnie zniszczony w czasie wojny w 1856 roku. Dopiero pod koniec XIX wieku, dzięki energicznej działalności wielkiego pioniera żeglugi łotewskiej K. Valdermarsa zaczęto poświęcać żegludze więcej uwagi. Zaczęto szkolić pierwsze kadry marynarzy, postarano się o dostawę taniego budulca okrętowego, zaczęto myśleć o ustawodawstwie morskim. W 1893 r. Łotysze posiadają już 19 własnych statków oceanicznych, zaś w 1914 r. flota łotewska liczy już 59 statków parowych, 270 żaglowych i 4 motorowe łodzie żaglowe — razem 333 jednostki o łącznym tonażu 127.000 BRT. Niestety wojna światowa niszczy ponownie prawie cały dorobek żeglugi łotewskiej tak, że w 1920 r. stan floty wynosił 45 jednostek pojemności 11.000 BRT. Po wojnie zabrano się do odbudowy floty handlowej, na skutek czego tonaż szybko zaczął wzrastać. Z Rosji powróciło 15 jednostek o pojemności 15.000 BRT, a ponadto zakupiono za granicą kilka starych statków. Już w 1925 roku łotewska flota handlowa składała się ze 100 jednostek o pojemności 52.000 BRT, zaś w 1931 r. ze 153 jednostek o łącznym tonażu 207.000 BRT. W następnych latach z powodu kryzysu następuje spadek tonażu tak, że w 1936 r. flota liczy tylko 111 jednostek o pojemności 172.000 BRT. Na początku 1938 r. flota handlowa Łotwy liczyła 103 jednostki o pojemności 190.106 BRT. Przeciętnie tonaż na jeden statek wynosił: w 1925 roku 520 BRT, w 1931 r. 1.353 BRT, w 1936 r. 1.550 BRT, a w 1938 r. 1.846 BRT. Jak z powyższego wynika wśród armatorów łotewskich zaznaczyła się tendencja do nabywania statków większych, nadających się do żeglugi dalekomorskiej.

Ujemną stroną floty łotewskiej, to niska jej wartość, ze względu na przestarzały tabor. Łotwa nie posiada ani jednego statku młodszego niż 5 lat, zaś przeciętnie wiek statku wynosi 25 — 30 lat, a niejednokrotnie przekracza 60 lat. Ogólna wartość łotewskiej floty handlowej nie przekracza 30 mil. złotych, czyli jedna tona brutto przedstawia wartość ca 160 zł, podczas gdy bilanse niemieckich towarzystw żeglugowych podawały wartość ca 225 zł, a brytyjskich 325 zł za tonę brutto.

Przyszły rozwój żeglugi łotewskiej uzależniony jest od realnych możliwości gospodarki narodowej. Rząd łotewski doceniając wartość i znaczenie własnej floty handlowej nie szczędzi wysiłków i starań, aby powiększyć tonaż drogą nabycia nowych jednostek. Pierwszym zadaniem jest stworzenie na rynku pieniężnym korzystnych warunków, sprzyjających stałemu dopływowi kapitału do żeglugi. Do osiągnięcia tego przyczyni się niewątpliwie odpowiednio zmodyfikowana polityka podatkowa oraz dobrze zorganizowana propaganda, prowadzona przez Rząd oraz zainteresowane sfery gospodarcze czy żeglugowe. Baczną uwagę zwraca się już dziś na to, aby kierownicy firm oraz personel techniczny posiadał potrzebne przygotowanie praktyczne i teoretyczne z zakresu gospodarki międzynarodowej w dziedzinie transportu i żeglugi. Drugim zadaniem jest podniesienie jakości tonażu przez zastąpienie starych statków — nowymi, co jest kwestią odpowiedniego kapitału. Dalszym zagadnieniem jest tworzenie linij regularnych, posiadających zdolność konkurencyjną, co na razie jest prawie niemożliwe ze względu na przestarzały tabor.

W obecnej chwili istnieją następujące linie regularne w Łotwie, które obsługują podane obok nazwy linii statki:

Ryga — Antwerpia, 1 statek niemiecki.
Ryga/Gdynia — 1 statek łotewski i 1 polski
Ryga/Hamburg — 1 statek niemiecki,
Ryga/Londyn — 1 statek angielski,
Ryga/Szczecin 1 statek niemiecki,
Ryga/Sztokholm — 1 statek szwedzki,
Ryga/Tallin — 1 statek estoński.

Przeciętny tonaż statków, pracujących na tych liniach wynosi około 11.500 BRT. Poza tym istnieją jeszcze następ. połączenia: Ryga/Brema — Ryga/Lubeka — i Ryga/Kopenhaga.

Ostatnio żegluga wykazuje w coraz większym stopniu tendencję do rozwoju linij regularnych tak, że żegluga trampowa zostaje odsunięta na plan dalszy.

W związku z tym przemysł drzewny i rolnictwo łotewskie będzie mogło przejść do produkcji na eksport wytworów wysokogatunkowych. Przeprowadzenie tego rodzaju reorganizacji w zakresie produkcji daje Łotwie możność a nawet zmusza do szukania nowych zamorskich rynków zbytu oraz interesowania się flotą handlową. Rząd łotewski, który zwrócił już uwagę na to zagadnienie, nie szczędzi wysiłków, dążąc do skutecznego i systematycznego popierania interesów gospodarczych państwa.

OLBRZYMI MAGAZYN W PORCIE KOPENHAGI.

Zarząd wolnego portu w Kopenhadze opracował nowy program inwestycyj, wśród których na szczególną uwagę zasługuje budowa olbrzymiego magazynu kosztem kilku mil. kor. W ostatnich czasach wolny port w Kopenhadze otrzymywał tak wielkie ilości towarów, że trudno było je magazynować.

WIADOMOSCI MORSKIE

PROGRAM ROZWOJU GOSPODARCZEGO TRIESTU.

W miesięczniku „Geopolityka“, który bieżącego roku zaczął wychodzić w Mediolanie, ukazał się artykuł pióra Ciro Rachelle, przedstawiający ewolucję ekonomiczną Triestu.

Autor zaznacza, że Triest służący poprzednio państwu austriackiemu, był zawsze bardzo ważnym ośrodkiem handlowym importującym i eksportującym. Po przyłączeniu go do Włoch stał się głównym portem w ekspansji Włoch do Lewantu i Europy Środkowej. Zrodził się tu poważny handel tranzytowy, między krajami Europy Środkowej i Naddunajskiej, a basenem morza Śródziemnego i Lewantem. Mniejszy udział w tym handlu tranzytowym brały kraje „Dalekiego Wschodu“ i Ameryki.

Handel ten nazwany przez autora „handlem tranzytowym“, a polegający na pośrednictwie Triestu był charakterystyczny dla Triestu i był źródłem dochodów Triestu. W latach normalnej koniunktury osiągnął on 50% ogólnych obrotów towarowych Triestu. Dawał on ogromne korzyści ajencjom portowym i ich urządzeniom, spedytorom, kupcom, komisjonerom i instytucjom kredytowym. Wynikiem tego było poważne rozbudowanie urządzeń portowych, koniecznych dla takiego handlu.

Na skutek ograniczeń dewizowych wprowadzonych przez wszystkie prawie państwa, oraz postępu w dziedzinie komunikacyjno - transportowej, pozwalającego na komunikowanie się poszczególnych importerów z krajami eksportującymi, z pominięciem kupców i portu triesteńskiego, handel tranzytowy stracił swą rację bytu i przemienił się w tranzyt czysty.

Tranzyt czysty nie wymagający tak wielkich i specjalnych urządzeń portowych jak handel tranzytowy, omijając pośrednictwo firm triesteńskich, nie może być oczywiście tak korzystnym dla portu jak handel tranzytowy. Handel ten przedstawia pewne korzyści dla firm transportowych, a o wiele mniejsze dla urządzeń portowych.

Autor przyjmuje, że 90% całego obrotu stanowi obecnie czysty tranzyt, 5% handel tranzytowy a pozostałe 5% przypada na import i eksport krajowy. Jeśli porównać stan obecny ze stanem poprzednim, gdy handel tranzytowy stanowił 50% ogólnych obrotów, to zmiana ta wypada na niekorzyść Triestu. Stwierdza więc autor kompletną zmianę charakteru portu triesteńskiego przez przejście z importu i eksportu na handel tranzytowy, a następnie na tranzyt czysty z pewną dążnością do powiększenia swych obrotów, co jednak obecnie nie ma miejsca z powodu zmian ekonomiczno - politycznych w Europie Środkowej.

Zaznacza dalej autor, że zwycięskie wyjście Triestu z konkurencji z portami północnymi może przyczynić się jedynie do wzrostu tranzytu czystego, lecz nie do powrotu do pozycji zajmowanej poprzednio, a to na skutek przyczyn wyżej przytoczonych, jak ograniczeń walutowych, postępu środków komunikacyjnych i zmian politycznych. Konkurencja portów północnych zagrażająca nawet tranzytowi czystemu, jest wynikiem położenia polityczno - ekonomicznego i geograficznego, zwłaszcza, że każde państwo chciałoby skierować do swych portów, nie tylko obroty własne, ale i obroty państw nie posiadających dostępu do morza. Temu też celowi mają służyć taryfy kombinowane i zniżki frachtowe do portów północnych, mające neutralizować taryfę adriatycką i mniejszą odległość Triestu od swej strefy wpływów.

Autor podkreśla, że porty północne posiadają w swym zapleczu doliny, rzeki lub kanały, podczas gdy Triest otoczony jest górami. Położenie portów północnych ułatwia im wykorzystanie nawet terenu geograficznie i ekonomicznie ciążącego do Triestu. W projekcie budowy autostrady łączącej Adriatyk i Morze Czarne z odnogą do Triestu, widzi autor jeden z głównych czynników mających zneutralizować to położenie, gdyż jak słusznie stwierdza, że nawet w czasach obecnych momentem decydującym o zwycięstwie w walce konkurencyjnej, jest nie tyle szybkość, co koszt transportów, zwłaszcza w odniesieniu do niektórych towarów.

Następnie podkreśla autor, że z upadkiem aktywności handlowej zmniejszyła się możność zatrudnienia rąk roboczych, i dlatego należy stworzyć a właściwie powiększyć przemysł już istniejący, który w ciągu kilku lat mógłby zmienić strukturę ekonomiczną i demograficzną Triestu. Obok starań mających na celu utrzymanie handlu, należy wszelkimi siłami dążyć do rozwinięcia przemysłu, który mógłby dać pracę tym, którzy ją utracili na skutek zmian wyżej przytoczonych. Stwierdza jednak, że w należytej strukturze gospodarczej Triestu handel jako poważniejsze źródło do-

chodów powinien być czynnikiem dominującym nad przemysłem.

Autor kończy twierdzeniem, że przyszłość Triestu zależy w dużej mierze od powiększenia przemysłu, z którego także handel i inne zawody odniosą korzyści. Zastanawiając się nad tym, jaki przemysł należy stworzyć względnie rozbudować, podaje następujące główne wytyczne:

1) Należy stworzyć i rozbudować przemysł, który mógłby pracować dla zagranicy, a to celem rozwinięcia nazwanego przez autora „tranzytu przemysłowego".

2) Należy stworzyć przemysł, który mógłby wykorzystać surowce miejscowe, celem zwiększenia handlu wewnętrznego a w miarę możności i zagranicznego.

3) Należy stworzyć przemysł uboczny dla już istniejącego lub mającego powstać przemysłu zasadniczego, którego produkty w wypadku nasycenia rynku wewnętrznego mogłyby znaleźć zbyt na rynkach zagranicznych

Reasumując rozważania autora, należy stwierdzić, że rozpatruje on obecny i przyszły rozwój Triestu, jak i Istrii rzeczowo. Niewątpliwie zdaje sobie autor sprawę, że zmiany polityczne Europy Środkowej nie mogą służyć Triestowi i, że w przyszłości trzeba się będzie liczyć z możliwością utraty tych rynków, a w każdym razie nie można sądzić, by tak tranzyt handlowy jak i czysty mógł ulec poprawie. Zdając sobie z tego sprawę i widząc już pewien naturalny rozwój w kierunku uprzemysłowienia Istrii, widzi w tym autor jedyne wyjście dla zapewnienia rozwoju Triestowi i dla zatrudnienia poważniejszej liczby rąk roboczych. Rozważania i sugestie mające na celu usunięcie niezbyt pomyślnego stanu ekonomicznego Triestu, świadczą o powadze tegoż zagadnienia i świadomości oraz chęci jego rozwiązania, mając na uwadze zmienioną sytuację ekonomiczną i polityczną.

ROCZNICA KANAŁU PANAMSKIEGO.

15 sierpnia minęło 25 lat od otwarcia Kanału Panamskiego. Pierwszym statkiem, który przepłynął nową drogę wodną, był „Ancon" — mały parowiec. Odtąd przepłynęło kanał przeszło 100.000 statków i 500 milionów ton towarów. Koszty budowy kanału wyniosły ogółem 541 mil. dolarów. Przepływające przez kanał statki oceaniczne płacą duże sumy za korzystanie z tej drogi np. „Empress of Britain" — 42.348 trb. płaci 18.900 $ za przejście. Mimo wysokich opłat za przejazd, w Kanale Panamskim panuje duży ruch ze względu na znaczne skrócenie drogi z Ameryki Wschodniej do jej zachodnich wybrzeży.

STOCZNIA STANÓW ZJEDNOCZONYCH ZBUDOWAŁA REKORDOWO DUŻY STATEK.

W końcu sierpnia br. stocznia w Newport News spuści na wodę statek „America", zbudowany dla United States Line. Jest to statek 34.000 ton dw., największy, jaki dotąd zbudowały stocznie Stanów Zjednoczonych. Posiada on miejsce dla 1.219 pasażerów i 639 osób załogi. Przeznaczony będzie na obsługiwanie linii Nowy York — Hamburg, na której już pływają „Manhattan" i „Washington".

RUCH W PORCIE ANTWERPII.

W lipcu br. weszło do portu w Antwerpii 1.018 statków (980 w 1938 r.) pojemn. 1.697.540 trn. (1.691.410 w 1938 r.), z czego na banderę polską przypada 11 statków o pojemności 19,5 tys. trn.

Od początku roku do końca lipca weszło do portu 7.220 statków (6.722) o pojemności 12.333.668 trn. (11.383.558).

Morskie obroty towarowe wynosiły w ciągu *półrocza:* wyładunek — 5.889.099 ton (5.906.240), załadunek—6.089.644 t. (5.603.118), czyli ogólny obrót wyraża się liczbą 11.978.743 (11.509.358).

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

OBROTY HANDLOWE KANADY Z POLSKĄ.

Podane niżej dane, odnośnie handlu polsko-kanadyjskiego, zaczerpnięte z kanadyjskich urzędowych statystyk, wykazują obroty handlu zagranicznego Kanady oraz obroty handlowe polsko-kanadyjskie w miesiącach marcu, kwietniu i maju br.

Obroty handlowe zagraniczne Kanady
(w milionach dolarów):

	III	IV
Eksport	76	57
Import	58	42
Saldo	18	15

Obroty polsko-kanadyjskie
(w tys. dol.):

	III	IV	V
Eksport do Polski	101,7	512	123
Import z Polski	9	6	36
Saldo	92,7	506	87

Niżej przytoczone zestawienie, sporządzone na podstawie kanadyjskich statystyk wykazuje import Kanady z Polski podczas pierwszych 5 miesięcy 1938 i 1939 r. (w dolarach):

	I—V 1938	I—V 1939
Łączny import	104.100	76.400
Chmiel	3.200	700
Grzyby	900	800
Groch	34.300	12.100
Spirytualia	500	1.500

Koniczyna	14.000	5.700
Szynki w puszkach	1.500	7.000
Pierze i puch	200	3.100
Futra	1.500	—
Żołądki cielęce	5.200	—
Wyroby lniane, konopne, jutowe	200	5.000
Wyroby wełniane	200	300
Wyroby bawełniane	11.600	10.800
Zamknięcia błyskawiczne	—	400
Dykty	1.700	1.000
Meble gięte	9.400	9.600
Wyroby koszykarskie	3.300	2.100
Wyroby emaliowane	1.200	600
Wyroby szklane	2.600	7.700
Salmiak	—	1.700
Książki	800	1.300

Jak wynika z powyższego nasz eksport do Kanady podczas pierwszych 5 miesięcy br. spadł w stosunku do tegoż okresu ub. roku o $ 27,700.

Spadł eksport następujących artykułów:

Grochu o $ 22,200. Kanadyjscy importerzy twierdzą, iż chętnieby nabyli większe ilości polskiego grochu i że jedynie brak tego artykułu w Polsce jest powodem zmniejszonych obrotów.

Koniczyny o $ 8,300. Powodem spadku eksportu są duże zbiory koniczyny w Kanadzie i brak kanadyjskiego eksportu do Stanów Zjednoczonych, które mają również pod dostatkiem własnej koniczyny.

Żołądków cielęcych o $ 5,200. Spadek eksportu tłumaczy się epidemią pryszczycy w Polsce.

Chmielu o $ 2.500. Powodem braku eksportu jest niedostateczne opracowywanie kanadyjskiego rynku na rzecz polskiego chmielu przez firmę Haas w Waszyngtonie, posiadającą faktyczny monopol na dostawę chmielu browarom.

W przytoczonych wyżej warunkach starania wzmożenia eksportu wymienionych artykułów mają znikome widoki powodzenia. Łączny spadek w eksporcie wyliczonych wyżej 4 artykułów rolnych wynosi $ 38,200.

Eksport szeregu artykułów przemysłowych uległ tylko drobnym wahaniom, a jednocześnie podczas 5 pierwszych miesięcy br. w stosunku do tegoż okresu br. *wzrósł eksport:*

Szynek w puszkach	$ 5.500
Wyrobów lnianych	$ 4.800
Wyrobów szklanych	$ 5.100
Pierza i puchu	$ 2.900

Dodać należy, że eksport zamknięć błyskawicznych i szynek znacznie w br. wzrośnie, że zapoczątkowany został eksport przędzy czesankowej, lalek i innych artykułów, które z Polski zostały wysłane w czerwcu i lipcu. że wreszcie w eksporcie szeregu towarów, jak szkło, meble gięte i tkaniny bawełniane należy spodziewać się w br. wyników wyższych niż w roku ubiegłym.

Skutkiem tego należy przypuszczać, że spadek eksportu wyliczonych wyżej artykułów rolniczych nie tylko nie wpłynie w końcowym wyniku na eksport nasz do Kanady w br., ale zostanie, zapewne z nadwyżką, skompensowany przez wzmożony eksport innych, w pierwszym rzędzie przemysłowych, towarów polskich.

MOŻLIWOŚCI IMPORTU DO SUDANU.

Sudan jest bardzo ważnym portem jako punkt wyjścia kolei sudańskiej. Linia kolejowa ta prowadzi do Khartoumu, wobec czego Port-Sudan jest miejscem wyładowczym wszystkich towarów przeznaczonych dla Sudanu Anglo - Egipskiego. Port-Sudan jest również portem dla Północnego Konga Belgijskiego. Transporty dla tego kraju idą koleją do Khartoumu, stamtąd Nilem do Juby a dalej samochodami ciężarowymi do Konga.

Kupcy w Port-Sudanie, składający się przeważnie z Arabów i Greków, są dostawcami wszelkiego rodzaju towarów dla mieszkańców tej wielkiej, lecz słabo zaludnionej przestrzeni. Z wyborem klientów należy często być bardzo ostrożnym o ile się nie chce mieć nieprzyjemności, często bowiem się zdarza, iż w magazynach urzędu celnego znajdują się wielkie stoki najprzeróżniejszych towarów, które nie zostały odebrane przez odbiorców. Są to kupcy, którzy licząc na zaostrzenie sytuacji politycznej w Europie zamawiają duże partie towaru w nadziei, że w razie wojny ceny pójdą w górę, a oni wtedy dobrze zarobią. Ponieważ nadzieje te się nie ziściły, odbiorcy nie zabierają towarów, skutkiem czego stoki są oferowane poniżej cen rynkowych, za co szkodę ponosi dostawca. W tych wypadkach jest to częściowo również winą dostawcy, który nie zasięgnął dostatecznych informacyj o odbiorcy. Warunki płatności „gotówką w zamian dokumentów" nie są zawsze pewne. By uniknąć tego rodzaju nieprzyjemności, trzeba mieć agentów, którzyby o danych klientach byli dokładnie poinformowani.

Na rynku sudańskim panują obecnie zmniejszone możliwości zbytu z powodu zniżki cen bawełny oraz gumy arabskiej. Pod względem gospodarczym jednak Sudan Anglo-Egipski stoi bardzo dobrze i rozwija się stale.

Można więc z pewnością liczyć, że import z każdym rokiem się zwiększy.

Jako artykuły eksportowe polskie wchodzą w rachubę: żelazo i wyroby żelazne, narzędzia z żelaza i stali, spirytus denaturowany, krzesła gięte i ogrodowe, naczynia emaliowane, fajans stołowy (w solidnym wykonaniu ze względu na przeładunki i długi transport lądowy), dykty klejone, tekstylia.

Pod względem wartości na pierwszym miejscu stoją w imporcie tekstylia. Dotychczas jedynym dostawcą tego artykułu na rynku sudańskim była Japonia, ostatnio jednak

import ten poważnie się zmniejszył, a daje się zauważyć zwiększenie importu wyrobów niemieckich, włoskich i angielskich. Istnieją więc możliwości lokowania pewnego procentu tekstylii polskiej produkcji.

Wszystkie eksportujące kraje starają się naturalnie zbyt swój na rynku sudańskim powiększyć, wobec czego istnieje wielka konkurencja.

Cło na artykuły importowane jest bardzo niskie i wynosi za krzesła, dykty itp. 11%, naczynia emaliowane, łańcuchy, gwoździe itp. 9%, tekstylia przeciętnie ok. 13% ad valorem.

Koszty transportu lądowego są jednak bardzo wysokie, wobec czego opakowanie musi być lekkie (lecz solidne).

Warunki płatności są: Gotówka w zamian dokumentów lub weksle z terminem płatności 60, 90, 120 dni. Akredytywy nie są w użyciu.

WYMIANA HANDLOWA GWINEI Z POLSKĄ.

Dane za rok 1938 wykazują zwiększenie importu polskiego w porównaniu z rokiem poprzednim. Przyczyniła się do tego pozycja dotycząca importu cementu. Jak dotychczas jednak import ten miał charakter jednorazowej transakcji i dostawa dokonana była za pośrednictwem agenta francuskiego (we Francji).

Inne pozycje importu polskiego obejmują: wyroby fajansowe, naczynia emaliowane i meble gięte — towary te pochodzą z dostaw, dokonywanych przez centrale dużych domów handlowych w Europie, dla oddziałów w koloniach.

Bezpośrednie pertraktacje i korespondencja z firmami polskimi w sprawie dostaw na rynek Gwinei, nie dały jak dotychczas wyników. Przy niewielkiej stosunkowo pojemności rynku i małych z konieczności zamówieniach początkowych, jakie możnaby otrzymać, oraz braku bezpośredniego i taniego transportu morskiego, ceny towaru polskiego były na rynku miejscowym zupełnie niekonkurencyjne.

Obroty handlu zagranicznego Gwinei Francuskiej w latach 1937 i 1938 były następujące:

Import z Polski:

Nazwa towaru	(Ilości w kg		Wart. Fr. fr.)	
	1937	1938	1937	1938
Jarzyny suche (strączkowe)	50	50	156	164
Cement	—	448.186	—	107.629
Wyroby fajansowe	614	174	2.058	1 029
Naczynia emal. i blasz.	4.721	4.780	36.914	35.257
Meble (gięte)	449	480	4.928	4.668
Inne wyroby drewniane	—	109	—	1.414
Opony samochodowe	59	—	1.688	—
		Ogółem	45.744	150.161

Eksportu bezpośredniego do Polski statystyki nie notowały.

DUŻE MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE DO PANAMY I SĄSIEDNICH KRAJÓW.

Głównymi artykułami przywożonymi do Panamy z okręgu Sudetów i z byłej Czechosłowacji były: sztuczna biżuteria i inne artykuły nadające się dla sprzedaży turystom jak: figurki porcelanowe, broszki, klamry i inne ozdoby do sukien damskich; dalej guziki, porcelana wszelkiego rodzaju od kompletnych luksusowych serwisów aż do najzwyklejszych, jak również części luźne dla użytku codziennego (talerze, filiżanki etc.); meble chromowane z rur metalowych, wyroby szklane i kryształowe (szklanki, kieliszki, wazony etc.); nakrycia stołowe (komplety obrusów z serwisami); tkaniny lniane wszelkiego rodzaju, m. in. na ubrania tropikalne męskie i damskie; wyroby skórzane jak torebki damskie, portfele etc.

Jednym z najgłówniejszych artykułów importowych z Czechosłowacji jest słód, którego przywóz wynosi miesięcznie około 12.000 dolarów, dla trzech tamtejszych browarów.

Słód z Czechosłowacji do Panamy przychodzi w skrzyniach wyłożonych blachą cynkową, o zawartości 100 i 150 kilogramów. (Stawka celna na słód wynosi obecnie ½ centavo za kilogram brutto).

W chwili obecnej można wykorzystać koniunkturę, wytworzoną przez sytuację polityczną, i zastąpić słód czeski polskim, z uwagi na dużą niechęć do Niemiec w krajach Ameryki Centralnej.

Obok słodu najpoważniejszym artykułem czeskim, sprowadzanym do Panamy, było obuwie firmy Bata. Ogólny przywóz z Czechosłowacji bezpośredni, oraz jako idący przez porty niemieckie notowany czasami na korzyść Niemiec, szacuje się w ciągu ostatnich lat na średnio 200 — 240 tysięcy dolarów.

Panama jest rynkiem bardzo chłonnym w stosunku do jej rozmiarów. Ogólny przywóz do Panamy wynosi średnio 15 milionów balboas — czyli około 75.000.000 zł. (1 balboa = 1 dolar USA) rocznie.

Przywóz z Polski do Panamy, wynoszący w 1938 roku 336.400 zł, stanowi zaledwie ułamek procentu w stosunku do importu ogólnego.

Przez wykorzystanie otwierających się możliwości zastąpienia Czechosłowacji, winno się wywóz z Polski do Panamy odpowiednio zwiększyć.

Dla Polski szczególnie interesującym jest dziedzina przemysłu ciężkiego.

Panama zakupuje poważne ilości żelaza i stali. Głównie importuje się tam żelazo konstrukcyjne (reinforcing steel), przy czym najważniejszym dostawcą są Stany Zjednoczone (The United States Steel Corporation; The Republic Steel Co., etc). Poza Stanami Zjednoczonymi od czasu do czasu wykonuje dostawy Belgia.

Importerzy dokonują zakupów w drodze

przetargów, oddając zamówienie przedsiębiorstwu, które oferuje cenę najniższą.

Dotychczasowe próby wprowadzenia polskich wyrobów hutniczych nie dały pozytywnych rezultatów, wobec dużej różnicy ceny.

Szyny dla kolei wąskotorowych importuje Panama głównie z Niemiec i Belgii.

Poważną pozycję stanowią rury galwanizowane (sewer pipes), drut kolczasty, oraz blachy gładkie i faliste. Głównym dostawcą tych artykułów są Stany Zjednoczone, dalej Niemcy i Belgia.

Fabryki amerykańskie sprzedają swe wyroby do Panamy za dokumentami, przyznając 1% dyskonta, względnie za kredytem 60-dniowym, lecz wówczas bez dyskonta.

Wobec zmiany struktury geopolitycznej otwarcie w Panamie oddziału jednej z poważniejszych polskich firm handlowych wpłynęłoby dodatnio na zwiększenie polskiego wywozu do Panamy, a może i do sąsiednich republik Costa Rica, Columbia.

Trzeba tu nadmienić, iż Czechosłowacja zawdzięczała swe sukcesy eksportowe w pierwszym rzędzie odpowiedniej organizacji. Mimo dużego wyrobienia eksportowego tego kraju, utrzymywała Czechosłowacja we wszystkich republikach Ameryki Centralnej delegatów swego instytutu eksportowego.

Delegaci ci forsowali za wszelką cenę import, będąc jednocześnie przedstawicielami najpoważniejszych domów handlowych swego kraju.

Organizacja uzupełniona była siecią placówek konsularnych i dyplomatycznych.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH, ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 17 LIPCA DO 7 SIERPNIA 1939 R.

AFGANISTAN. Ukazał się zakaz importu zużytych opon.

BELGIA. Import olejów mineralnych przekraczający w ilości 200 kg został uzależniony od uzyskania pozwolenia Ministerstwa Obrony Narodowej.

W „Monitorze" belgijskim z dnia 22 i 23 VII 1939 r. zostało opublikowane rozporządzenie ministra spraw zagranicznych. W rozporządzeniu tym został ustalony udział t. zw. „wolnych RM" dla czeków podróżnych do Niemiec na 20% ogólnej sumy.

BOLIWIA. Z dniem 1 VII 39 niemal wszystkie stawki dotychczasowej taryfy celnej uległy zwyżce od 40—93%. W związku z powyższym zostanie wkrótce wydana nowa taryfa celna.

BRAZYLIA. W wyniku ostatniej konferencji południowo-amerykańskiego ministra finansów w Montewideo, w dniu 19 VII 39 r. nastąpiło w Rio de Janeiro podpisanie umowy dewizowej pomiędzy Brazylią a Urugwajem, w podobnej formie jak między Brazylią i Argentyną.

Dnia 18 VII 39 r. została podpisana umowa dewizowa pomiędzy Brazylią i Urugwajem.

BUŁGARIA. Postanowienie Rady Ministrów z dn. 7 VII 39 podwyższa stawkę celną importową na karbid z 15 na 35 lewów od 100 kg.

COSTA-RICA. W „Dzienniku Urzędowym" nr 140 z dnia 23 VI 39 r. ukazał się dekret, na mocy którego import książek naukowych i literackich został zwolniony od cła. Pozycja 63 taryfy importowej ulegnie wobec powyższego odpowiedniemu przekształceniu.

EGIPT. W „Dzienniku Urzędowym" nr 68 z dnia 10 VII 39 r. ukazały się zmiany importowej taryfy celnej, które weszły w życie w dn. 10 VII 39 r.:

Nr taryfy	Nazwa towaru	stawka celna w funt. egipskich dotychczasowa	nowa
22	Sery wszystkich rodzajów:		
	a) ser biały z wodą od 100 kg brutto	1.500	2.200
	b) inny 100 kg brutto	1.300	1.500
15	ocet winny:		
	a) 6 do 2^0		
	1) zawierający co najmniej 4^0 kwasu octowego — import zakazany		
	2) zawierający ponad 4^0 — 8^0 kwasu octowego od 100 kg netto	0,200	0,200
	3) zawierający ponad 8^0	0,025	0,024

W związku ze zmianą cła na specyfiki farmaceutyczne ukazało się zarządzenie nakazujące na opakowaniu zewnętrznym uwidacznianie ceny detalicznej.

EIRE (W. P. Irlandia). Dnia 11 VII 39 r. wydane zostało przez rząd nowe rozporządzenie celne, na mocy którego pozycja 203 taryfy celnej otrzymała następujące brzmienie: z dniem 12 VII 39 r. cło na mydło, proszek mydlany i inne mydlane artykuły uległo podwyżce. W związku z powyższym należy przewidywać, że import artykułów mydlanych do Irlandii zostanie dopuszczony przy obciążeniu starymi cłami i jedynie na podstawie specjalnych licencyj.

Rozporządzeniem z dnia 11 VII 39 r. zostało zniesione kontyngentowanie importu mydła, proszku mydlanego i innych artykułów mydlarskich.

Rząd wydał nowe rozporządzenia celne Nr 194 i Nr 195. Rozporządzenie Nr 194 z dnia 26 VII 39 postanawia podwyżkę cła na tkaniny całkowicie lub częściowo wykonane z wełny lub kamgarnu: a) importowane w sztukach, b) lub 1) o szerokości 50 cali lub więcej, 2) o szerokości mniejszej od 50 cali.

Rozporządzenie Nr 195 podwyższa z dn. 26 VII 39 cło na torebki całkowicie lub w głównej części wykonane z papieru.

ESTONIA. Fabryki produkujące formalinę mogą sprowadzać spirytus drzewny (metanol) bez cła.

FRANCJA. W „Dzienniku Urzędowym" z 24/25 VII 39 ukazało się rozporządzenie, na mocy którego

określenia „wełna“ można używać jedynie wtedy, jeśli towar jest wyprodukowany z wełny owczej lub z innych zwierząt, jak z lamy, kozy kaszmirskiej itd.

W „Dzienniku Urzędowym“ z 30 VII 39 ukazało się rozporządzenie, na mocy którego import cukru surowego i rafinowanego w okresie od 1 do 31 VIII 39 korzysta z ulgi, wynoszącej 55 fr. fr. dla białego i 35 fr. fr. dla nierafinowanego cukru od centnara.

W „Dzienniku Urzędowym“ z 26 VII 39 znajduje się rozporządzenie, regulujące import sadzeniaków (kartofli) na okres 1939/40.

Importer winien przedłożyć w Ministerstwie Rolnictwa dokument stwierdzający, że sprowadzał z zagranicy sadzeniaki w czasie od 1 VII 35 do 30 VI 39.

Importerzy, którzy w czasie od 1935/36 do 1938/39 sprowadzali sadzeniaki, mogą 75 do 85% dotychczasowej przeciętnej rocznej przywozić z zagranicy.

Pozostali importerzy mogą starać się o pozwolenie za pośrednictwem związków.

FRANCUSKIE POSIADŁOŚCI. W „Dzienniku Urzędowym“ ukazało się rozporządzenie o zmianie cła na masło importowane do Guiany.

Obecna więc stawka celna (poz. tar. 37) na masło wynosi 860 fr. fr. od 100 kg netto (stawka minimalna) i 1.720 fr. fr. od 100 kg netto (stawka maksymalna).

HOLANDIA. Na mocy rozporządzenia nr 21 z dn. 12 VII 39 r. kontyngentowanie importu rur glinianych uległo przedłużeniu na czas od 1 VII 39 do 31 VII 1940 r. Należy zaznaczyć, że kontyngenty przyznane w umowach handlowych dla poszczególnych krajów nie ulegną zmianie.

W „Dzienniku Urzędowym“ Nr 134 z dnia 25 VII 39 ukazało się rozporządzenie, na mocy którego uległo przedłużeniu kontyngentowanie importu emaliowanych wanien żelaznych na okres od 1 VII 39 do 31 VII 40.

Kontyngent wynosi jak poprzednio:

a) na emaliowane wanny z żelaza lanego 35% przeciętnej roku bazowego 1932 i 1933.

Ostatnio szereg stawek celnych uległo zniżce.

	stare cło:	nowe cło:
szczotki do zębów	20%	12%
ubrania azbestowe	20%	6%
towary filcowe	6%	3%
tapety	20%	15%.

KANADA. Według postanowienia „Departament of National Revenue“ ogłoszonego w „Board of Trade Journal“, następujące towary będą uważane za wyprodukowane w Kanadzie:

Zwierzęce kwasy tłuszczowe złożone z mniej więcej 50% tłuszczu olejowego i 50% tłuszczu stearynowego, czysty biały wosk pszczelny dla celów kosmetycznych, na gorąco walcowane nierdzewne belki stalowe, obrabiane maszynowo i polerowane.

MANDŻU-KUO. Jednocześnie z wejściem od dnia 1 VII 1939 r. nowych przepisów dewizowych w Japonii, rząd mandżurski silnie obostrzył kontrolę dewizową. Do tej pory podróżujący mogli wywozić z kraju 500 juanów w gotówce i 1.500 juanów w listach kredytowych. Według nowych przepisów suma ta ograniczona została do 500 juanów wraz z listami kredytowymi. Nowe zaostrzenie ma przeciwdziałać spekulacjom pomiędzy Mandżurią a Chinami.

NORWEGIA. Import radiowych aparatów odbiorczych został zwolniony od przepisów ograniczających w wypadku: 1) jeśli aparat odbiorczy jest zbudowany do samochodu, 2) jeśli podróżujący przywiózł go z zagranicy, 3) jeśli adresat wykaże, że otrzymał aparat z zagranicy jako podarunek.

NOWA ZELANDIA. Według wiadomości z Nowej Zelandii rząd tamtejszy wprowadził kontrolę i ograniczenie przekazów za granicę. Najwyższa suma przekazu wynosi 3 funty ang.

PORTUGALIA. W „Deario do Governo“ Nr 164 serii I został opublikowany dekret Nr 29753, który rozciąga się na płatności za towary sprowadzane z Protektoratu Czech i Moraw w czasie od 15 VII 39 r.

Dekret Ministra Handlu i Rolnictwa z dn. 13 VII 39 r. dopuszcza import wełny jedynie za pozwoleniem obu ministerstw.

Import wełny syntetycznej został całkowicie zakazany.

PORTUGALSKIE POSIADŁOŚCI. Na mocy dekretu Nr 29772 import tkanin bawełnianych zagranicznego pochodzenia do Angoli uzależniony został od specjalnego pozwolenia Gubernatora.

Zarządzenie powyższe ma na celu poprawę obrotów handlowych między kolonią a krajem macierzystym.

POSIADŁOŚCI BRYTYJSKIE. Z dn. 1 VII 39 r. faktury celne do Nigerii i do brytyjskiego Kamerunu uległy zmianom. Dla celów statystycznych wprowadzone zostały rubryki odnośnie danych co do wagi, wartości, długości, względnie powierzchni towarów importowanych i eksportowanych.

SŁOWACJA. Został ustalony nowy kurs rozrachunkowy w obrocie pomiędzy Słowacją a Italią w wysokości 152,20 ks. za 100 lirów i 65,70 lirów za 100 ks. Kurs ten jest ważny od 17 VII 39 r.

STANY ZJEDN. AMERYKI PN. Ukazało się rozporządzenie, na mocy którego chusteczki do nosa winny być opatrzone znakiem krajów pochodzenia. Od tego przepisu zwolnione są lekkie chusteczki jedwabne. Wystarczy znakowanie na papierowych etykietach trwałą farbą albo atramentem.

SYRIA. W związku z pogłoskami o nowym zarządzeniu odnośnie znakowania towaru krajem pochodzenia P. I. E. wyjaśnia, że wprowadzenie przymusu znakowania towaru w najbliższym czasie nie jest przewidziane. Niektóre artykuły winny być opatrzone znakiem pochodzenia:

1) ołówki,

2) pudełka, używane jako opakowanie.

SZWAJCARIA. W Urzędowym Dzienniku Handlowym Szwajcarii Nr 156 z 7 VII 39 r. s. 1430/31 i Nr

158 z 10 VII 39 s. 1446 ogłoszono komunikat o przedłużeniu w dniu 5 VII 39 szwajcarsko-niemieckiej umowy rozrachunkowej z dnia 30 VII 37 r.

W szwajcarskiej gazecie handlowej (Nr 160 z dnia 12 VII 1939 r. s. 1470) zostało ogłoszone postanowienie rządu szwajcarskiego z dnia 11 VII 1939 r. o zawarciu umowy z dnia 5 VII 1939 r. o przedłużeniu niemiecko-szwajcarskiego układu rozrachunkowego z 30 VI 37 r. w brzmieniu z 30 VI 38 r.

SZWECJA. Z dniem 1 VII 39 r. niektóre surowce używane przy produkcji lekarstw zostały zwolnione od cła. Jak wiadomo dotychczas surowce ujęte pod pozycję taryfy celnej 223 były obłożone cłem, w wysokości 15% ad val. Sztuczna wełna traktowana jest w szwedzkiej taryfie celnej jak i wełna zwykła. Od 1 VII 39 r. artykuły z wełny sztucznej, zamszowe i pluszowe będą clone jak gdyby były sporządzone z wełny naturalnej.

Rząd wydał rozporządzenie, na mocy którego import świeżych szprotów od dnia 1 VIII 39 r. został zakazany. Rozporządzenie posiada moc do dnia 1 X 39 r.

TURCJA. Na szewioty została wprowadzona następująca zniżka celna:

Nr taryfy	Stara stawka celna	Obecna stawka celna
98 A 1	31 f. T.	1 f. T.
98 A 2	60 f. T.	17 f. T.
98 A 3	75 f. T.	31 f. T.

Cło będzie pobierane od wagi netto. Dotychczas nie jest wiadomym, kiedy powyższe zmiany wejdą w życie.

W urzędowej gazecie tureckiej „Resmi Gazete" Nr 4260 z dnia 17 VII 39 r. Kanada została wciągnięta na listę krajów, z którymi Turcja pracuje systemem wolnodewizowym.

Na podstawie układu handlowego turecko-szwedzkiego buty gumowe importowane do Turcji (poz. tar. tur. 447a) będą obłożone cłem o 20% niższym od dotychczasowego.

WIELKA BRYTANIA. Stawki celne na żelazne i stalowe śruby i haki uległy zmianie: żelazne i stalowe śruby do drzewa, haki itp. 2½ d. od grosa albo 3,5 od lb.

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Bliższe informacje w poniższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. — Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Różne. Firma agenturowa w Anglii interesuje się objęciem przedstawicielstwa następujących artykułów polskiego pochodzenia: chromowane noże, widelce i łyżki, dywany, koce, chodniki, tkaniny tapicerskie, odzież męska i dziecięca, ubrania robocze, płaszcze deszczowe oraz materiały bawełniane i ze sztucznego jedwabiu. E/12009/95/H.

Różne. Firma peruwiańska pragnie objąć przedstawicielstwo firm polskich, produkujących następujące artykuły: dykty oraz forniery do fabrykacji mebli. E/19056/40/H.

Różne. Firma agenturowa w Peru interesuje się importem z Polski następujących artykułów: tkanin bawełnianych, wełnianych, jadwabnych (nat. i sztuczn.), artykułów gumowych, obuwia gumowego, dykt i fornierów. E/19054/95.

Różne. Firma agenturowa w Peru interesuje się importem z Polski następujących artykułów: materiałów budowlanych, urządzeń sanitarnych, artykułów żelaznych, fajansowych i szklanych. E/19064/95/H.

Różne. Firma agenturowa w Peru pracująca również na własny rachunek interesuje się importem z Polski następujących artykułów: urządzeń sanitarnych, rowerów, konserw, materiałów budowlanych, aparatów radiowych oraz rur żelaznych i ołowianych. — E/19058/95/H.

Guziki wszelkiego rodzaju. Firmy angielskie interesują się importem z Polski powyższego artykułu P/21378/64 sz.

Guziki galalitowe i bakelitowe. Firmy angielskie interesują się importem z Polski pow. artykułów. — P/21378/64 sz.

Guziki z orzecha corozzo, rogu sztucznego itp. Firma angielska interesuje się importem z Polski pow. artykułów. P/21378/64 sz.

Polerowana fibra w arkuszach oraz prasowane narożniki fibrowe do walizek. Firma angielska interesuje się nawiązaniem kontaktu w Polsce. P/21374/59 sz.

Wyroby koszykarskie. Firma angielska interesuje się importem z Polski koszyczków dziecięcych, zrobionych z łozy. P/21514/49 sz.

Galanteria metalowa. Firma kanadyjska interesuje się importem z Polski zatrzasków do damskich sukien, haftek do gorsetów, blaszanych okuć do dziurek na sznurowadła w obuwiu itp. P/21397/64 sz.

SPRAWY SOCJALNE

POJĘCIE PRACOWNIKA UMYSŁOWEGO I FIZYCZNEGO.

Do wyroków, wydanych na tle sporów, co do charakteru „pracownika umysłowego", należy zanotować następujące:

„Robotnik może wykonywać pewne mało skomplikowane czynności o charakterze pracy umysłowej, co nie nadaje mu jeszcze charakteru pracownika umysłowego.

(Z orzeczenia Sądu Najwyższego Izby Cywilnej z dnia 6 października 1938 r. L. C. I. 2706/37).

„Pracownik, spełniający czynność nadzorczą, choćby w art. 3 pkt 1) rozporządzenia o ubezpieczeniu pracowników umysłowych (Dz. U. R. P. Nr. 106/1927, poz. 911) expressis verbis nie wymienioną, powinien być uważany za pracownika umysłowego.

Przepisy art. 3 pkt 1) i 6) cyt. rozporządzenia nie uzależniają zaliczenia pracownika do kategorii pracowników umysłowych od wykonywania pracy samodzielnej i twórczej, lecz wymagają przewagi wysiłku intelektualnego nad wysiłkiem fizycznym przy czym stopień

posiadanego przez pracownika wykształcenia jest bez znaczenia".

(Z wyroku N. T. A. z dnia 27 grudnia 1938 roku L. Rej. 5660/36).

„Pracownik młynarski, który dokonywa remontu młyna i inwestycyj, wyjeżdża w interesach przedsiębiorstwa i załatwia zakupy pełniąc w ten sposób funkcję zarządu i administracji — jest pracownikiem umysłowym".

(Z orzeczenia Sądu Najwyższego Izby Cywilnej z dnia 16 XI 1938 r. L. C. I. 2942/37).

DOŻYWOTNIA UMOWA O PRACĘ.

W związku z art. 5 rozp. o umowie o pracę pracowników umysłowych (Dz. U. R. P. Nr. 35/1928, poz. 323) Sąd Najwyższy wyjaśnił, że umowa zawarta z pracownikiem „dożywotnio" jest umową zawartą na „czas określony", nie zaś umową zawartą „na czas nieokreślony", nie może więc być rozwiązana za 3 miesięcznym wypowiedzeniem:

„1. Umowa o pracę na czas życia pracownika jest umową prawnie przewidzianą.

2. W razie, jeżeli pracodawca rozwiązał przez wypowiedzenie umowę o pracę z pracownikiem, zawartą na czas życia pracownika, wówczas pracownik może wprost dochodzić roszczeń, wynikających z naruszenia prawa, nie zachodzą zaś wymogi interesu prawnego w ustaleniu jego prawa".

(Orzeczenie Sądu Najwyższego Izby Cywilnej z dnia 10 XII 1938 r. L. C. II. 1106/38).

HANDEL i PRZEMYSŁ RYBNY NA WYBRZEŻU



TOWARZYSTWA POŁOWÓW DALEKOMORSKICH, A IMPORT ŚLEDZI SOLONYCH.

Polskie rybołówstwo dalekomorskie jest jedną z najmłodszych gałęzi naszego przemysłu rybnego, przed którą leżą szerokie perspektywy.

Towarzystwa połowów dalekomorskich reprezentują nie tylko producenta wprowadzającego na rynek nowy gatunek polskiego śledzia solonego, lecz równocześnie tworzą własną flotę rybacką. Również nowe pokolenie nieznanego u nas dotychczas zawodu rybaka dalekomorskiego wnosi odrębne, a bardzo cenne wartości do naszego życia gospodarczego.

Z tych względów nie podlegającym wszelkiej dyskusji pozostaje pogląd, iż ta tak ważna dla gospodarki narodowej gałąź przemysłu winna podlegać specjalnej opiece zarówno sfer oficjalnych jak i społeczeństwa.

Z tego względu powinniśmy zdać sobie wyraźnie sprawę, w jakim kierunku ma iść rozwój towarzystw dalekomorskich. Czy nasza własna produkcja może wyprzeć zupełnie śledzia importowanego, czy też towarzystwa mają przejąć import od firm czysto handlowych, które tym samym skazaneby zostały na zagładę, czy też odwrotnie firmy te miałyby przejąć całą produkcję towarzystw połowniczych, któreby tym samym stały się przedsiębiorstwami o wyraźnym charakterze przemysłowym.

Z góry należy zdać sobie sprawę, iż w chwili obecnej jest rzeczą bardzo trudną, o ile nawet nie niemożliwą, wyraźne sprecyzowanie pewnych poglądów w tej sprawie, a to ze względu na brak doświadczenia, jakie należy mieć przy rozstrzyganiu tego rodzaju zagadnień. Połowy dalekomorskie, jak zaznaczyliśmy, są gałęzią młodą i każdy sezon w ich pracy przynosi coś nowego, zarówno jak obserwatorom, tak i wykonawcom tych połowów.

Mimo to uważamy za wskazane zagadnienie to poddać dyskusji, którąby chociaż w pewnym stopniu wpłynęła na ustalenie pewnych wytycznych w tym względzie.

Produkcja połowów własnych wynosi obecnie ca 20% importu śledzi solonych, przy czym gatunek śledzia polskiego jest bardzo zbliżony o ile nie identyczny z gatunkiem śledzia holenderskiego. W tym wypadku daje się zauważyć silna konkurencja na rynku wewnętrznym między obu gatunkami. Na marginesie należy zaznaczyć, iż właśnie połowy dalekomorskie wprowadziły na nasz rynek śledzia holenderskiego i są wszelkie dane ku temu, iż zostanie on przez nie o ile nie całkowicie wyrugowany, to w dużej mierze ograniczony w imporcie.

W tym wypadku stanowisko towarzystw dalekomorskich, iż pewna część kontyngentów holenderskich powinna być dla nich zafiksowana, jest w dużej mierze uzasadnionym.

Przechodząc z kolei do innych gatunków śledzi importowanych, należy stwierdzić dominujące stanowisko, jakie zajmuje na naszym rynku śledź angielski.

Trudno jest przypuścić, ażeby w krótkim czasie dało się odzwyczaić konsumenta w kraju od tego gatunku, który mimo wszystko jest jednym z najlepszych, a z wielu względów niemożliwy do zastąpienia przy obecnej naszej technice połowów (niemożność natychmiastowego zasalania do beczek handlowych, stosowanie jedynie „mocnego solenia" itp.)

Nie wspominając już o względach natury ogólno-gospodarczej. jak zobowiązania traktatowe z Anglią, należy stwierdzić, iż ze względów wyżej wyszczególnionych w ciągu szeregu lat należy się jeszcze liczyć z importem śledzi angielskich.

To samo odnosi się zarówno do śledzi islandzkich, jak i norweskich, które stanowią ze względu na swoją cenę, produkt spożycia najmniej zamożnych konsumentów.

Ze względu na to, niektóre towarzystwa połowów dalekomorskich, żądają dla siebie poza kontyngentami holenderskimi także innych gatunków śledzi, uzasadniając to koniecznością posiadania asortymentu. W odpowiedzi na to firmy czysto handlowe czując się tymi żądaniami zagrożone w swojej pracy, wymagają dla siebie również gatunków z własnych połowów też dla uzupełnienia własnego asortymentu, wskazując przy tym, iż połowy będąc przemysłem, nie mają właściwie podstaw do tego rodzaju żądań. Stwarza się więc sytuacja, w której należałoby wyraźnie ustalić formy dalszego udziału towarzystw połowów dalekomorskich w imporcie.

Wyłaniają się tu dwa zupełnie krańcowe rozwiązania, o których już wspominaliśmy na wstępie, a mianowicie:

a) towarzystwa połowów dalekomorskich przejmują równocześnie na siebie funkcję importera i tworzą własny aparat handlowy. W wypadku tym samodzielny importer przestaje

istnieć. Powstaje zasada: „ten kto łowi, ten importuje";

b) firmy importowe przejmują produkcję połowów dalekomorskich i zajmują się dystrybucją na rynku wewnętrznym śledzi z połowów tych przedsiębiorstw.

Pierwsze rozwiązanie o tyle nastręcza wiele zastrzeżeń, iż towarzystwa połowów przejmując import, musiałyby zorganizować specjalny aparat handlowy, wchodzić na nowo na rynek zakupu itd., podczas gdy istniejące od dawna firmy handlowe musiałyby się likwidować.

Poza tym należy liczyć się z możliwością, iż handel, ratując swoją pozycję i postępując w myśl zasady „ten kto łowi, ten importuje", może zająć się również połowami, co w konsekwencji doprowadziłoby do tego, iż importer przejmowałby produkcję z własnych połowów.

Koncepcja druga ma nawet w chwili obecnej zwolenników wśród towarzystw połowów dalekomorskich i firm handlowych. Należy przecież z tym się liczyć, że nie wszystkie towarzystwa połowów, mając bądź co bądź swój aparat handlowy i wyrobiony rynek zbytu, zechcą go odstąpić firmom importowym, a tym samym pozbyć się pewnej części zysku.

Towarzystwa takie, chcąc pracować nadal „samodzielnie" musiałyby jednak zrezygnować z udziału w innych kontyngentach, poza holenderskimi.

W. K.

Kronika

NOTOWANIA CEN W GDYNI.

W porcie rybackim w Gdyni płacono z końcem ubiegłego tygodnia następujące ceny w złotych, za towar z polskich połowów i za importowany, oclony, franco wagon port rybacki: za gotówkę trzy procent skonta:

Polskie połowy — śledzie solone i inne ryby.

„Mewa" i *„Delfin"* śledzie solone z nowego połowu szkockiego: pełne: sm. matis 78, matis 95, matful 95; puste: sm. matis 75, matis 95, matful brak, TB. 60, za 2/2 o 4 zł drożej. za gotówkę 4% skonta.

„Korab": śledzie solone z nowego sezonu szkockiego, za 1/1: pełne: sm. matis 80, matis 92, matful 95: puste: sm. matis 75, matis 87, matful 90, za 2/2 o 4 zł drożej, jarmuckie *„Korab"* i holenderskie: wysprzedane.

„Pomorze" śledzie solone z nowego sezonu szkockiego za *1/1: smol matis 73, matis 85*, matful 90, pełne,

jarmuckie *„Mewa"* FF. matis 70, matful za 2/2: 70,

jarmuckie *„Mewa"* A. brak. *„Merkur"* matis i matful 63,

Delfin PP. za matfule jarmuckie 70,

za ryby świeże w lodzie: za 100 kg ryb: śledzie 62, łososie, dorsze, makrele: 50, łupacze: 40.

„Ławica" śledzie solone z nowego sezonu szkockiego za 1/1 smol matis: 71, matis 84, matful 94, za ryby świeże w lodzie za 100 kg: dorsze, łososie, makrele: 50, halibuty 250, steinbuty 200, dorsze solone za beczkę 110 kg: 60.

Importowane śledzie solone.

Nowe szkockie matiasy: Stornowayskie i Lerwikowskie za 2/2 za medium, selected lub large: 130,— zł.

Nowe twardo solone szkockie: „Trójka" sm. matis 80, matis 100, matf. 103; I Trade: sm. matis 78, matis 97, matf. 99; II Trade: sm. matis 75, matis 92, matf. 94; za 2/2 o 5,50 zł drożej.

Nowe szkockie crownbrandy: za 1/1: crownmatis 88, crownmedium 92.

jarmuckie angielskie: I trade: brak, II trade: matis 68 do 70,

jarmuckie holenderskie: smol matis 62, matis 65,

islandzkie oryginalne: kontrakty na nowe połowy: 68, stare 63,

norweskie: islandzkie: — brak, SLOO i VAAR: brak.

Mrożone i świeże ryby

za 100 kg: polskie połowy: dorsze mrożone: bałtyckie 46, islandzkie 50, świeże 24.

Hala Targowa na Rynku:

notowano w piątek w detalu za 1 kg: ryby żywe i śnięte: łosoś rzeczny: brak, węgorz żywy duży: 3,—, średni 2.40, śnięty 2,—, steinbuty: 1.80, flądry duże 1.20 do 1,40, flądry małe 0.50 do 0,70, dorsze małe: 0,50, dorsze duże kotletowe: 0.70, karp żywy: 2,40 zł, karp śnięty 2,00, lin żywy 2,40, lin śnięty 1,60, kwapy 0,70, płocie duże 0.90 do 1,10, płocie małe 0,40, śledziki 1,00, piklingi sztuka 0,25 zł (ze śledzi z Morza Półn. polskich połowów).

ROZBUDOWA CHŁODNI RYBNEJ.

Dnia 16 bm. Dyrektor Urzędu Morskiego inż. St. Łęgowski podpisał umowę z firmą B. Dulny w Gdyni, na budowę dwu pięter Chłodni Rybnej na molo rybackim.

Dla rozwoju handlu rybami, specjalnie zaś dla handlu śledziami, rozbudowa ta ma pierwszorzędne znaczenie — umożliwi bowiem magazynowanie w odpowiednich warunkach większych niż dotychczas partyj ryb. Powiększenie Chłodni idzie całkowicie po linii potrzeb i postulatów importerów śledziowych, jak również towarzystw połowów dalekomorskich.

GDYŃSKI PRZEMYSŁ KONSERWACJI SIECI.

Drugi już rok odbywa się w Gdyni konserwacja sieci śledziowych lugrów należących do naszych towarzystw dalekomorskich. Całkowicie nowoczesne urządzenia wybudowała firma „Mewa" w porcie rybackim w Gdyni kosztem około 40 tysięcy złotych.

Sieci z lugrów łowiących śledzie oddaje się co kilka tygodni do przeglądu celem naprawy uszkodzeń i dla wygotowania sieci w specjalnym garbniku chroniącym je od gnicia.

Ekstrakt garbniku w stanie stałym sprowadza się z Birmy Indyj Angielskich i nosi on nazwę „katehu". Ekstrakt ten rozpuszcza się we wrzącej wodzie. Dla zakonserwowania około 150 sieci śledziowych, czyli ilość posiadaną przez jeden luger śledziowy, wystarczy około 50 kg ekstraktu. Główną częścią urządzenia dla garbowania sieci jest kocioł z podgrzewaną wodą, w której rozpuszczony jest ekstrakt „katehu". Jednorazowo do kotła włożyć można około 150 sieci śledziowych, które muszą być całkowicie zanurzone w wodzie. Sieci muszą pozostawać w wodzie o temperaturze około 65 stopni Cels. najmniej przez pięć godzin. Po wyciągnięciu z kotła sieć posiada kolor brązowy. Dla wysuszenia i naprawy rozciąga się sieci na polu, a wyszkolone sieciarki niczym przy robotach polnych uwijają się skrzętnie przy sieciach.

Przez kilka lat firma MEWA wyszkoliła w Holandii szereg kobiet-sieciarek wyspecjalizowanych w naprawach sieci. Obecnie sieciarki pracują w Gdyni i są zatrudniane przez wszystkie towarzystwa połowów.

NOWY STATEK DOZORCZY MORSKIEGO URZĘDU RYBACKIEGO.

W dniu 5 bm. odbyła się w Gdyni próbna jazda wybudowanego w Stoczni Gdyńskiej statku dozorczego. Jest to statek stalowy o długości 28 m, wyposażony w 4-cylindrowy motor Diesla duńskiej marki Alfa o sile 250 HP. Statek będzie mógł zabrać około 20 osób załogi i posiadać będzie chłodnię. Statek dozorczy będzie mógł towarzyszyć naszym statkom uprawiającym połowy dalekomorskie na Morzu Północnym. Statek ma otrzymać nazwę „Berkut" (nazwa orła stepowego, z tatarska Birkut).

PODZIAŁ KONTYNGENTÓW NA ŚLEDZIE I INNE RYBY MORSKIE.

Najbliższy podział dotyczy następujących kontyngentów:

Poz. tar. celnej 116 p. 3 — śledzie, szproty świeże — Niemcy,

Poz. tar. celnej 116 p. 3 — śledzie świeże — Anglia, Dania, Holandia,

Poz. tar. celnej 117 — śledzie solone — Szwecja, Anglia,

Poz. tar. celnej 256 — ryby dorszowate — Norwegia.

Zainteresowane firmy okręgu Izby Gdyńskiej winny złożyć odpowiednie podania do dn. 22 sierpnia rb. pok. 33 Izby P.-H. w Gdyni.

WYSTAWA PRZEMYSŁÓW FERMENTACYJNYCH I CHŁODNICTWA W WARSZAWIE.

Muzeum Przemysłu i Rolnictwa, Warszawska Izba Przemysłowo-Handlowa i Komitet Chłodnictwa organizują Wystawę Przemysłów Fermentacyjnych i Chłodnictwa. Wystawa odbędzie się na terenie Politechniki Warszawskiej w czasie od 15 sierpnia do 1 października rb.

W programie Wystawy przewidziane są: gorzelnictwo, mleczarstwo, piwowarstwo, słodownictwo, drożdżarstwo, piekarstwo, winiarstwo, miodosytnictwo oraz chłodnictwo i przemysły z nim związane, jak przetwórstwo mięsa, ryb, warzyw i owoców, wreszcie przemysły pochodne, jak przemysł octowy, fabrykacja kauczuku syntetycznego itp.

Wystawa ma zasadniczo cele dydaktyczno-naukowe, gdyż będzie demonstrować po raz pierwszy w Polsce wymienione powyżej przemysły.

Firmy, zamierzające wziąć udział w Wystawie, winny natychmiast zgłosić się do biura Wystawy pod adresem: Muzeum Przemysłu i Rolnictwa Warszawa, Krak. Przedmieście 66.

Kronika zagraniczna

SZKOCKIE POŁOWY ŚLEDZI W LIPCU.

Według sprawozdania Szkockiej Izby Rybackiej wywieziono ze Szkocji w lipcu br. 83.395 beczek śledzi solonych wobec 40.091 beczek w poprzednim miesiącu.

Z eksportu w lipcu na Polskę przypada 33.591 beczek, Gdańsk — 12.181, Niemcy — 24.182, (Hamburg — 12.068, Szczecin — 6.757, Kłajpeda — 5.357), Estonia — 5.190, Finlandia — 2.476 i Stany Zjedn. A. P. — 2.462.

Szkockie połowy śledzi od 1 kwietnia do 12 sierpnia br. wynosiły 321.681 crans wobec 530.103 w tymże czasie roku 1938. Wywieziono ogółem 167.733 beczek, w tym najwięcej matiasów — 40.627 beczek.

ISLANDZKIE POŁOWY ŚLEDZI.

Islandzkie połowy śledzi, które zwykle rozpoczynają się w połowie czerwca, były w tym roku opóźnione; 8 lipca wynosiły 69 tys. hl. tj. mniej więcej połowę zeszłorocznych o tym czasie. Ale już w drugim tygodniu lipca sytuacja się zupełnie zmieniła. Śledzie ukazały się w olbrzymich ilościach, a połowy znacznie się zwiększyły. Jednego dnia aż 70 statków przywiozło śledzie do Siglufjord; 15 lipca dowóz ich do fabryk wynosił 408 tys. hl. wobec zeszłorocznych 150 hl. Ceny śledzi dla fabryk wzrosły o 50% od zeszłego roku z 4,50 kor. do 6,70 kor.; obecną zwyżkę tłumaczy się z jednej strony dewaluacją korony islandzkiej, z drugiej — zwyżką cen światowych dla tranu śledziowego.

W rb. wzięło udział w połowach 218 statków rybackich i 3.300 rybaków tj. o 33 statki i 400 rybaków więcej, niż w zeszłym roku. Poza tym samolot towarzyszący udzielał informacyj, gdzie się znajduje ławica i jak się ma podzielić flotylla, by uzyskać najlepsze rezultaty z połowu.

RYBOŁÓWSTWO MORSKIE W DANII.

Prawie do końca XIX wieku rybołówstwo w Danii miało jedynie znaczenie dla miejscowości przybrzeżnych. Obecnie jednak rybołówstwo stanowi poważną pozycję w życiu gospodarczym królestwa duńskiego, a spożycie ryb sięga około 16 kg rocznie na głowę ludności, czyli pięć razy więcej od spożycia ryb w Polsce. (Dania liczy 3.770.000 mieszkańców wedle spisu z 1938 roku).

W rybołówstwie morskim pracuje bezpośrednio i pośrednio około 20.000 osób. Wartość złowionych ryb w 1937 roku w ilości 88 milionów kg wyniosła 40 milionów koron duńskich. Dania sprzedała w tym roku za granicę około 55 milionów kg, a zakupiła około 25 milionów kg ryb i przetworów rybnych. Dane za r. 1937.

Dania posiada 7.700 łodzi wiosłowych, 1.230 łodzi i kutrów żaglowych, 3.400 łodzi motorowych i 3.045 kutrów i statków motorowych o tonażu od 5 do 90 ton brutto. Wartość statków dochodzi do 37 milionów koron duńskich, a wartość sprzętu i narzędzi połowów do 18 milionów koron. Z ryb łowi się w milionach kg: flåder 22, dorszy 19, śledzi 15, makreli 5, węgorzy 4, szelfisze 3.

Zakłady Graficzne B. Szczuki Wąbrzeźno-Pomorze.